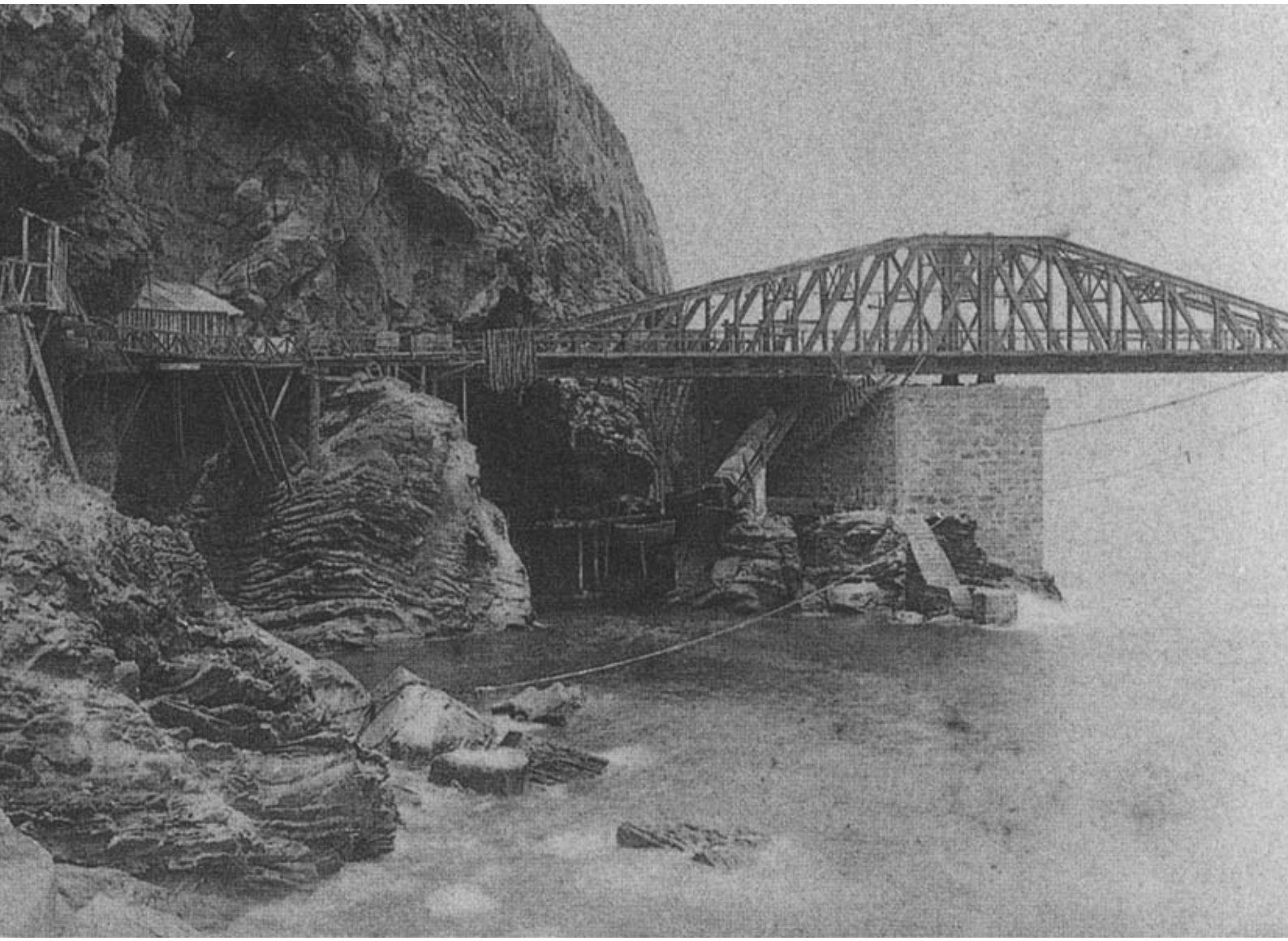
CARGADEROS Y EMBARCADEROS DE MINERAL EN LA COSTA DE CASTRO URDIALES

Ramón Ojeda San Miguel

CASTRO URDIALES 2013



Ramón Ojeda San Miguel: recopilación de trabajos sobre cargaderos y embarcaderos de mineral en diferentes publicaciones: “Movimiento de buques en el puerto de Castro Urdiales (1830-1950), Flota y movimiento de barcos en el puerto de Castro Urdiales” (2005), “Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928)” (2006), “Ferrerías en la jurisdicción de Castro Urdiales “(2005).

INICIOS DE LA ACTIVIDAD MINERA EN LOS COTOS CASTREÑOS DE MIOÑO Y ONTÓN (1785 - 1840)

El profesor J. I. Homobono escribía no hace mucho: "Las minas de hierro de Castro Urdiales están situadas en el ámbito oriental de este municipio, en términos de sus pueblos de Ontón, Mioño, Lusa y valle de Otañes. Esta zona limita por E. y S. con municipios encartados característicamente mineros, como Muskiz, Sopuerta y Arcentales. (...) constituye una prolongación de la cuenca minera vizcaína, desde el punto de vista geológico, geográfico y económico"[1]. La minería del hierro castreña, como continuación de la de Vizcaya, fue objeto de un intenso proceso de modernización, industrialización y desarrollo entre aproximadamente los años 1880 y 1930. Como consecuencia se acabó transformando todo el entramado socioeconómico de la comarca, e incluso hasta la propia configuración portuaria y urbana de la villa cabecera. Sin embargo, hasta el momento, poco es lo que sabemos de los orígenes de aquella actividad extractiva. Este será, precisamente, el tema fundamental de este pequeño trabajo.

Es más que probable que desde la Edad Media y a lo largo de los primeros siglos de la Moderna, incluso sin descartar a la época romana, los habitantes de la zona conocieran la existencia de diferentes filones de vena de hierro, y que ocasionalmente los explotaran, aunque siempre en diminutas proporciones. Pero no fue hasta muy entrado el siglo XVIII cuando la actividad minera empezó a adquirir cierta importancia y continuidad. Hasta entonces las ferrerías locales de Agüera, Otañes, Sámano y Santullán se habían abastecido del mineral de hierro proveniente de la cercanísima cuenca de Somorrostro.

Aproximadamente entre los años 1775 y 1782 el precio del mineral vizcaíno comenzó a subir notablemente. Las autoridades provinciales endurecieron las medidas tendentes a impedir, o al menos a desactivar, los envíos hacia otras zonas no vascongadas de la costa cantábrica. La consecuencia más directa de todo este proceso fue la búsqueda de otros posibles yacimientos en toda la franja costera, que de alguna manera pudieran hacer disminuir la dependencia de Somorrostro.

[1] Homobono, J. I., "La minería en la zona de Castro Urdiales (1791 - 1986)", La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao, 1994, p. 63.

El 18 de mayo de 1785, Don Francisco Villar Carranza, propietario de la ferrería de "Don Bergón" en el valle de Sámano, estableció con los representantes vecinales de Lusa, Mioño y Santullán un convenio, manifestando "*que con el motivo de algunas especulaciones y aberiguaciones echas en las inmediaciones del Puerto titulado Salta Caballo, jurisdicción de el referido lugar de Mioño se abía mostrado el sitio titulado de la Cueba y vajo de ella a la parte de el mar, bena de calidad para reducir a Fierro según que se ace con la que producen y se conduce de los minerales de los Concejos del Valle de Somorrostro; cuios sitios apreendió y tomó posesión en conformidad a las costumbres del Señorío de Vizcaya, Don Francisco de Villar Caras, vecino de los mismos lugares, quien le cedió a éste el derecho que así adquirió*"[2]. Inmediatamente el ferrón de "Don Bergón" se puso a explotar el yacimiento de Saltacaballo, al principio únicamente con la intención de beneficiar el mineral en su ferrería. Contrató a una cuadrilla de mineros "*inteligentes en la saca, reconocimiento y preparación*", dejando bien claro por escrito : "*Que la bena a de ser escogida y de buena calidad (...), libre de tierra y otras malezas, y lo pondrían a su costa en el cargadero de cavallerías, donde éstas puedan cargarse cómodamente, y si para ello fuese necesario algún sendero o camino, a de egecutar a su costa dho Villar (...). Que la saca de dha vena en este presente año dará principio en primero de junio, y seguirán hasta la saca de la necesaria para la labranza (...); pero si sacasen más de la correspondiente a la labranza, estará obligado anualmente el referido Don Francisco a recibir la cantidad que fuese (...), por cada carga de vena de doscientas sesenta y cuatro libras (...) a dos reales de vellón*"[3].

Esta primera explotación de Mioño debió tener ya bastante éxito en sus primeros meses de trabajo. El 15 de agosto de aquel mismo año de 1785 se reunió plenariamente la Junta del valle de Sámano, manifestando que en los montes comunales de Mioño y Otañes, como auténtica prolongación de los de Somorrostro y Sopuerta, se sabía a ciencia cierta "*había claras venas de metal o mineral de hierro*" sin aprovechar. Y acordó comunicar el hecho a todas las posibles personas entendidas en la cuestión y pactar con Manuel Antonio Blanco, vecino del valle de Guriezo, la libre utilización de todos los montes para que por espacio de 9 años descubriera todas las posibles venas extraíbles[4].

Francisco Villar Carasa, primer descubridor de los veneros de Mioño e hijo del ferrón que comenzó los trabajos mineros, continuó tiempo después con las labores. Hasta el punto que en pocos años, además de lograr satisfacer las necesidades de la ferrería familiar, empezó a exportar mineral hacia otros

[2] Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante A.H.P.C.), Nicolás Barañano, leg. 1809, fols. 79 y 80, 18 de mayo de 1785.
[3] Ibidem.
[4] Ceballos Cuerno, C., Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen, Santander, 2001, p. 64.

lugares. Sabemos a este respecto que el 25 de marzo de 1798 pedía, y conseguía, a los ediles de la villa de Castro Urdiales "*le franqueasen y dejasen a su disposición el Muelle nuebo, que se halla a la parte del nordeste, para ocuparle con vena y tener pronto quando se le ofrezca embarcarlo y conducirlo a otros puertos pagando por esta ocupación alguna cantidad regular*"[5].

Villar Carasa acababa de establecer para la explotación y comercilización de las minas de Mioño sociedad con el donostiarra Domingo de Echabe. La compañía había ganado el remate de la explotación y continuaba los trabajos iniciados por la familia fundadora. Pagaba una canón al Concejo : "*Que correspondiendo a este dho lugar de Mioño los minerales de Hierros que radican en los montes de su jurisdicción y se titulan de las Rubias y Salta Caballo, no obstante de ser rematados en su goce y aprobechamiento en fabor de dhos Don Juan Francisco Villar y Don Domingo de Echabe en cantidad de tres mil trecientos reales de vellón por combenio y compañía entre ellos*"[6]. Pero para evitar "*de una bez los monopolios de que tienen experiencia en los remates ocurridos por las intrigas entre postores y premeditados fines (...) han resuelto arrendar*" los veneros al lugar de Mioño por un plazo de dos años en 1799[7]. En el nuevo convenio se establecía que las composturas de caminos y los posibles accidentes en el laboreo irían a la cuenta de la pequeña compañía Villar-Echabe, y que, además, "*el carreteo y condución de las venas desde los minerales hasta el Puerto de Dícido sean preferidos en él los vezinos de este dho lugar, pagándoles los once reales estipulados*"[8]. Muy interesante este último párrafo: nos aclara que la exportación del mineral debía ser ya tan intensa que, a fin de no tener que llevar las cargas por el largo camino (unos 6 kms.) hasta el puerto de Castro Urdiales, habían habilitado un puerto, Dícido, en las cercanías de la playa de Mioño.

Prácticamente a la vez que en Mioño, allá por el año 1785, debió empezar también la explotación del coto minero de Ontón. En 1786 también Marcos Marín solicitaba construir un pequeño terraplén y embarcadero en la Dársena del puerto de Castro para cargar los minerales que extraía en Ontón otra pequeña compañía[9]. El ilustrado Jovellanos indicaba, tras la visita que hizo a la zona en el año 1798, que a pesar de lo difícil que resultaban los trabajos y de algunos derrumbamientos, se seguía sacando mineral por el puerto de Castro y que en pequeñas cantidades se beneficiaba en las ferrerías del contorno[10]. Sin embargo, un informe, fechado en el año 1798, de la Junta de Propios del lugar de Ontón señalaba que "*el año pasado de mil setecientos noventa y quatro se concluió el*

[5] A.H.P.C., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1821, fols. 59 y 60.
[6] A.H.P.C., M. Gil Hierro Quintana, leg. 1817, fols. 3/5.
[7] Ibidem, e. 15 de enero de 1799.
[8] Ibidem.
[9] Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Santander, 2001.
[10] Citado por Homobono, ob. Cit., p. 64.

arriendo de vena de piedra para la fábrica de fierro propia de este dho lugar echo en Don Domingo de Munilla, y aunque desde su conclusión se ha buelto a sacar a remate dhos efctos no ha havido postor (...) a causa de haverse declarado (por facultativos) inútiles estos minerales"[11].

Parece que los yacimientos de Ontón eran más difíciles de trabajar que los de Mioño y el mineral de peor calidad. A pesar de todo, unos pocos años después, en 1802, los vecinos de la aldea proyectaban construir un pequeño puerto para cargar minerales en la cala de "*El Berrón*" y "*hacer produzir a los terrenos concejiles baldíos donde aunque existen veneras de fierro y en otro tiempo se arrendaron los dejaron intactos sus arrendatarios, ya por su dudosa calidad, o ya por la imposivilidad que notaron para extraerlos por dho Puerto en lanchas ni barcos. Por estos motivos y otros que han exigido los calamitosos tiempos se hallan en el mismo estado. Y viendo estos naturales que el medio de su alibio en algún modo era edificar una ferrería en que se consumiesen los carbones que podían producir el esquilmo de las leñas de sus montes comunes, determinaron*"[12] ceder las leñas y minerales a quien se comprometiera a su explotación y a sufragar los costes de las obras del pequeño puerto. Encontraron finalmente a la persona dispuesta a asumir aquellas condiciones: "*El Sr. Don Pedro Martínez de Larrimbedi cavallero de la Real y distinguida Orden de Carlos tercero, y vecino de la villa de Elgoibar, en la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa*"[13].

En los otros criaderos, los de Mioño, se produjo un cambio importante en 1823. En aquel momento se suspendieron las exportaciones que se habían venido efectuando hacia Guipúzcoa y los trabajos de la primera compañía. El Concejo vecinal arrendaba ahora los veneros de Saltacaballo, Las Rubias y Villajarta a la compañía comercial castreña "*Hijos y viuda de Peñarredonda*"[14], a condición de que los vecinos fueran preferidos en los trabajos de acarreo hasta el puerto de Dícido[15]. El contrato se renovó en 1829; pero tan sólo cuatro años más tarde "*Los socios de la compañía de la viuda de Peñarredonda e hijos*" denunciaron su nombre las tres minas "*ante el Sr. Intendente Subdelegado de rentas de esta Provincia de Santander*"[16] y se negaron a pagar cantidad alguna al concejo de Mioño[17]. Los vecinos intentaron reaccionar y se entabló un pleito en el "*Tribunal de Minería establecido en la heroica villa y corte de Madrid*"[18]. Desgraciadamente para los habitantes de la zona, con una acusadísima falta de recursos económicos para hacer frente a los gastos, el tribunal acabó dando

[11] A.H.P.C., Cuentas Concejos, leg. 265.
[12] A.H.P.C., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1823, fols. 29 y 30.
[13] Ibidem, e. 6 de febrero de 1802.
[14] A.H.P.C., José Velasco, leg. 1915, fols. 14/17.
[15] A.H.P.C., Lucas Varanda Cortés, leg. 1847, fols. 81 y 82, 9 de noviembre de 1823.
[16] A,H.P.C., José Velasco, leg. 1915, fol. 16.
[17] A.H.P.C., Lucas Varanda Cortés, leg. 1842, fols. 22 y 23, 26 de marzo de 1832.
[18] A.H.P.C., Lucas Varanda Cortés, leg. 1842, fols. 26 y 27, 21 de octubre de 1832.

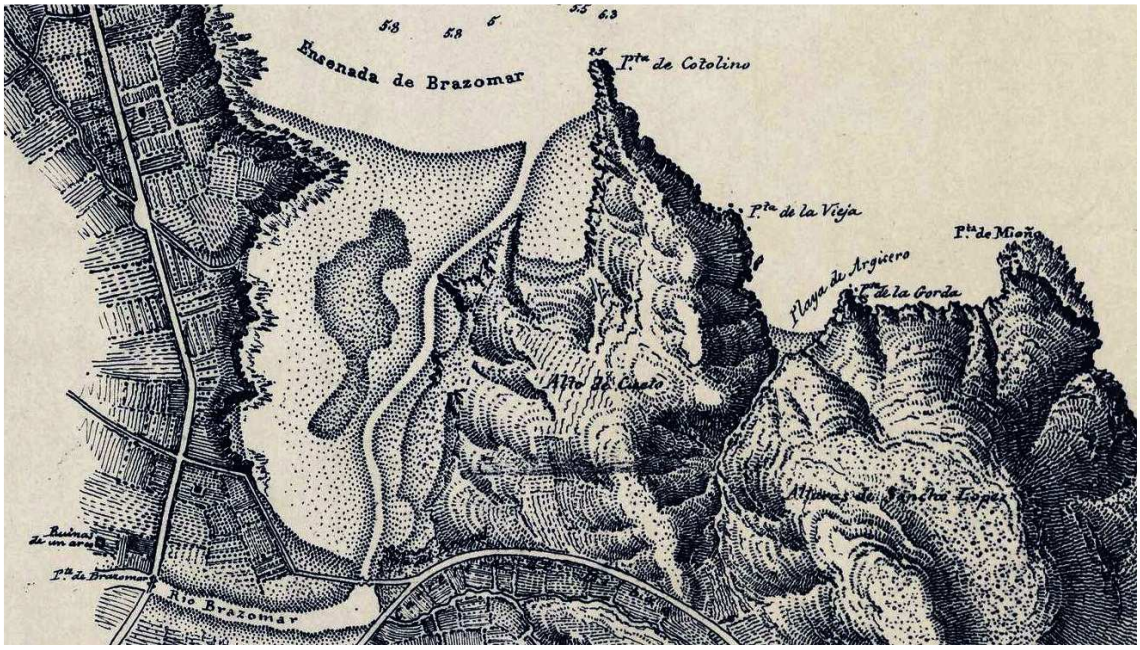
"*por justa la denuncia*" de la compañía Peñarredonda y nulo el viejo contrato de arrendamiento[19].

La actividad de la comarca castreña, después de estos primeros trabajos mineros, todavía auténticos y simples escarceos, recibió un espaldarazo, casi definitivo antes de entrar años después en su época más brillante ya en plena era industrial, con la creación en el vecino valle de Guriezo de los hornos altos al carbón vegetal de "Nuestra Señora de la Merced" en el año 1830. La factoría comenzó ya a surtirse en grandes cantidades de mineral de Mioño y Ontón en la década de 1840[20], y pasó a intervenir directamente en la prospección minera en la siguiente de los años 50. La mayor parte del transporte hasta la Siderurgia se hacía con barcos de pequeñas dimensiones que cargaban en el diminuto puerto de Dícido y después subían con las pleamares por la ría de Oriñón.

"Esta Junta compuesta de los lugares o valles de Sámano, Agüera, Lusa, Hontón y Mioño, están comprendidos en la jurisdicción de Castro. En los dos últimos lugares se ocupan sus moradores, después de los trabajos de agricultura, en exportar las buenas minas de hierro de Saltacaballo, distante ½ legua… Carretean asimismo el mineral a las ferrerías vecinas o a la cala de Dícido, desde donde se exportan generalmente a Guipúzcoa por mar" (p. 430, tomo VII).

Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal, Sebastián Miñano, Madrid, 1827.

[19] A.H.P.C., Lucas Varanda Cortés, leg. 1842, fols. 99 y 100, 16 de julio de 1832.
[20] A.H.P.C., Francisco de Santa Marina, leg. 1911, fols. 285 y 286



"En los pueblos de Hontón y Mioño se ocupan sus moradores, después de los trabajos de Agricultura, en explotar la buenas minas de hierro de Saltacaballo, distante ½ legua de esta Villa al E., sobre la misma costa: carretean asimismo el mineral a las ferrerías vecinas a la cala de Dícido, desde donde se exportan generalmente a Guipúzcoa por mar... Como el terreno presenta poca superficie para ser cultivado, generalmente todos los habitantes de estos pueblos son carboneros, herreros, conductores de fierro, de mineral, en fin de todos los combustibles que necesitan las ferrerías… En estos pueblos que demarcan la línea de separación entre Vizcaya y esta provincia, muchos de sus habitantes son guipuzcoanos emigrados de su país a buscar recursos en montes y ferrerías" (pp. 552, tomo VII).

Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestras Señora, Barcelona, 1833.

LOS INTERESES MINEROS CALIENTAN MOTORES

TIEMPOS TURBULENTOS Y CAMBIOS

A comienzos de la década de 1860, con la excepción de las importantes obras de la calle de la Mar que tuvieron más una motivación urbana que naval y marítima, la infraestructura portuaria de Castro Urdiales no veía por ninguna parte signos de actividad constructiva de cierta importancia. Una memoria publicada en 1873 decía: "El puerto de Castro-Urdiales situado al E. de la población, se halla comprendido entre la punta del castillo de Santa Ana y la ensenada de Brazomar. Forman este puerto dos muelles de regular extensión y una dársena, donde pueden fondear toda clase de buques, excepto lo de gran porte. Es uno de los puertos más seguros de la provincia y en él se refugian constantemente los buques, que después de haber remontado los cabos de Ortegal y Peñas, vienen corriendo temporales. Las obras de este puerto se terminaron a principios de 1863, sin que hasta la fecha se haya hecho en ellos más que ligeras e insignificantes reparaciones. En el intervalo de 1870 a 1872, solo se han ejecutado algunas obras de conservación, en las cuales se invirtieron 1.539 pesetas 25 céntimos"[21].

Las obras, de cualquier clase, estaban paralizadas desde 1863. Así siguieron lamentablemente para Castro durante muchos años. Pero, sin embargo, con la llegada de la "Revolución de 1868" las reglas de juego que regulaban el mundo de las obras portuarias comenzaron a variar con un sesgo más liberalizador y menos centralista gubernativamente hablando. Y justo después de la publicación de la *normativa de 14 de noviembre de 1868*, que permitía por primera vez a la iniciativa privada participar en la construcción de puertos, un británico afincado en Bilbao y representante directo de algunos grupos empresariales mineros, empezó a preparar un proyecto para construir un puerto moderno y bien dotado en Castro Urdiales. En 1869 presentó la memoria y proyecto en Santander[22]. Carlos Hodgson, que así se llamaba el promotor, solicitaba permiso gubernativo para construir el puerto por su cuenta a cambio de la futura explotación en exclusiva. Los momentos turbulentos por los que pasaba el País en estos años, caída de los Borbones, nueva monarquía y al final proclamación de la Primera República Española, sin olvidar los trágicos efectos del último conflicto carlista, paralizaron todas las gestiones portuarias hasta 1873. En aquel momento, en plena Guerra Carlista y Régimen republicano, el Sr. Hodgson volvió a presentar su proyecto. Pero inmediatamente salió otro competidor: Ramón Pérez del Molino, un

[21] Memoria sobre las obras públicas en 1870, 1871 y 1872, Madrid 1873, p. 160.
[22] A.G.A., s. O.P., caj. 1.219, nº. 34, top24/.

santanderino también con claros intereses mineros en la zona, que con urgencia llevaba a las oficinas provinciales de Fomento otro proyecto con la misma intención de construir en Castro un puerto moderno a su costa, a cambio recibir la concesión oficial de la explotación en exclusiva para el futuro.

Ahora, ya con entera nitidez, no solamente se contemplaba al de Castro Urdiales como un puerto de refugio, sino también como un importantísimo embarcadero integral de minerales. Allí, en aquellos proyectos, estaba plenamente dibujada la trascendental importancia que la actividad minera iba a tener en la comarca de Castro y otras vecinas. Por ello, aunque no sea el objetivo de este trabajo, no sería posible entender lo que va a pasar a partir de los años setenta de aquella centuria en todo lo que tiene que ver con la estructura portuaria de la Villa si, aunque solo sea de forma somera, no abordamos de alguna manera la cuestión del desarrollo minero.

DESARROLLO MINERO: VIZCAYA Y CASTRO URDIALES

Desde época medieval los oligistos de la zona vizcaína de Somorrostro habían gozado de una enorme reputación en términos de calidad, a la hora de fabricar hierro dulce con los sistemas tradicionales de las ferrerías con hornos bajos y carbón vegetal. Hasta comienzos del siglo XIX este mineral, aunque siempre había marchado algo vía marítima hacia otras comarcas ferronas del Cantábrico, se transformó en hierro en las propias y numerosísimas ferrerías del País, ya que la legislación foral de Vizcaya prohibía de hecho la exportación. Pero, a partir del año 1841, como tantas veces han puesto de manifiesto en diferentes publicaciones los profesores Bilbao y Fernández de Pinedo, las adunas se trasladaron desde el interior a la costa vasca y se empezó a aplicar la nueva legislación estatal de carácter burgués y unificador en el País Vasco.

La consecuencia en el ámbito minero fue que, desde el año 1848, las presiones económicas de algunos países europeos lograron que fuera permitida la exportación y venta del mineral extraído en la cuenca de Somorrostro. Hasta entonces aquel mineral siempre había sido muy apreciado para fabricar hierro dulce, pero ahora su reputación todavía se agudizaba mucho más como consecuencia de la aparición de novedades técnicas: el sistema "Bessemer" para fabricar acero partiendo de minerales no fosforosos, tal como precisamente eran los hematites de Somorrostro. Se produjo, pues, en el mercado internacional una gran demanda de mineral vizcaíno porque era uno de los mejores a la hora de fabricar industrialmente acero.

El resultado, ya lo hemos empezado a ver, fue la exportación masiva por barco de mineral hacia las regiones siderúrgicas más importantes y en especial hacia Inglaterra. Producción y exportación se mantuvieron en pleno crecimiento hasta bien entrado el siglo XX, salvo los años correspondientes a la última Guerra carlista en que fue más difícil mantener el ritmo de producción y salidas. En estimación de Bilbao y Fernández de Pinedo entre los años 1873 y 1909 el 88,4% de lo extraído se exportó.

El proceso expansivo de extracción y exportación fue tan voraz que las capas más ricas en contenido metálico de los criaderos se fueron rápidamente agotando. Pero lejos de frenar, el aprovechamiento se extendió a otras partes menos ricas de los mismos, antes poco buscadas; tal como ocurrió con el rubio y carbonatos. La imparable búsqueda trajo consigo un intensísimo proceso de mecanización en el transporte y carga de minerales: ferrocarriles mineros desde los años sesenta, planos inclinados y tranvías aéreos en la siguiente década, y, al final, una mastodóntica mejora del puerto de Bilbao.

Estas mejoras, junto con los paulatinos avances técnicos en el propio trabajo de los mineros, posibilitaron la explotación de las partes menos ricas de los criaderos e incluso de los materiales que en las primeras épocas se desechaban y tiraban a las escombreras. Era la forma de contrarrestar los crecientes costes de explotación.

En estimación de los especialistas en el tema, el negocio de la extracción y exportación fue realmente próspero. La venta dejaba utilidades en torno al 50%. Pero buena parte de aquellos beneficios salieron del País, porque entre el 40 y el 60% de los cotos mineros fueron controlados por compañías extranjeras.

Este negocio de la explotación minera de hierro a gran escala no fue exclusivo de Vizcaya. Enseguida se extendió a la contigua provincia de Santander y muy en concreto a la comarca de Castro Urdiales. En un trabajo monográfico J.I. Homobono ha puesto de manifiesto que las minas de hierro castreñas, ubicadas en la parte más oriental de la jurisdicción y pegando ya a tierras vizcaínas, Dícido, Ontón y Setares, eran en realidad, bien es cierto que con minerales de peor calidad, una prolongación en verdaderos términos geofísicos de la cuenca de Somorrostro. Su explotación seguirá fielmente el modelo vizcaíno: creación de compañías explotadoras con capitales vascos y extranjeros e implantación de un amplio y enmarañado sistema ferroviario para dar salida hacia la mar a la producción. Ferrocarriles que, como veremos,

condicionaron las obras marítimas, pues acabaron en el puerto de Castro y en una serie de peculiares cargaderos en la costa[23].

La minería oriental de Castro Urdiales, y también la de algunas localidades vizcaínas vecinas, puesto que también por aquí salieron hacia la mar parte de sus producciones, acabó determinando toda la vida económica y urbana de la Villa, y no solamente la portuaria. En palabras de la profesora González Urruela: "El auge de la minería tuvo una gran incidencia sobre Castro Urdiales tanto por el dinamismo de esta actividad económica como por coincidir con una profunda crisis de la pesca. En este período experimentó un importante crecimiento de la población, tanto en el propio recinto de la villa como en los arrabales de Brazomar y, sobre todo, Urdiales, de tal manera que de los 4.888 habitantes de 1887 pasó a 5.586 en 1910. La villa creció y se transformó. Al no tener las minas en sus inmediaciones experimentó algunos procesos semejantes, aunque de menor envergadura que los de Portugalete, con sus establecimientos de baños de mar, su variado comercio, sus servicios y sus actividades económicas en proceso de diversificación. Se convirtió en un centro de embarque de mineral e, incluso, dispuso de una naviera, creada por Ocharan, con el fin de transportar minerales. Cambió su estructura social en relación con los nuevos colectivos surgidos a la sombra de la minería, al mismo tiempo que perdían peso las actividades y colectivos asociados a la pesca, en declive a comienzos del siglo XX. Y si durante siglos vivió y sufrió con las oscilaciones y el descenso de las capturas pesqueras, en los albores del siglo XX su preocupación era los altibajos de los precios y demandas del mineral(...).
Un dinamismo urbano al cual no es ajena la minería. Una parte del capital con el que se construyeron las obras y se propusieron los negocios procedía de la minería y de los empresarios mineros. El núcleo castreño estaba cambiando de perfil social como consecuencia de la transformación económica y social inducida por la minería al ser lugar de residencia de algunas familias mineras como los Ocharan y de los directivos y técnicos que gestionaban las explotaciones, como Shade. Y también cambia el paisaje urbano por cuanto que las líneas del ferrocarril, las estaciones y los cargaderos pasan a formar parte del entorno urbano"[24].

[23] Homobono, ob. cit.
[24] González Urruela , E., De los tajos a los embarcaderos: la construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya, (2001), pp. 236 y 237.

Años	Población Zona minera	Población Villa-Castro	Población Municipio	Obreros Mineros
1857	1643	3391	7418	
1887	2574	4531	9466	
1890				853
1895				
1900	5401	5591	14191	793
1904				1794
1907				1530
1909				1471
1910	4572	4582	12463	
1911				928
1930	4031	5642	12418	
1931				894

Fuente: Homobono (94)

Así pues, en las últimas décadas del siglo XIX todo en Castro Urdiales va a estar marcado por la actividad minera. Algo que nunca habrá que perder de vista para comprender las transformaciones de sus espacios portuarios.

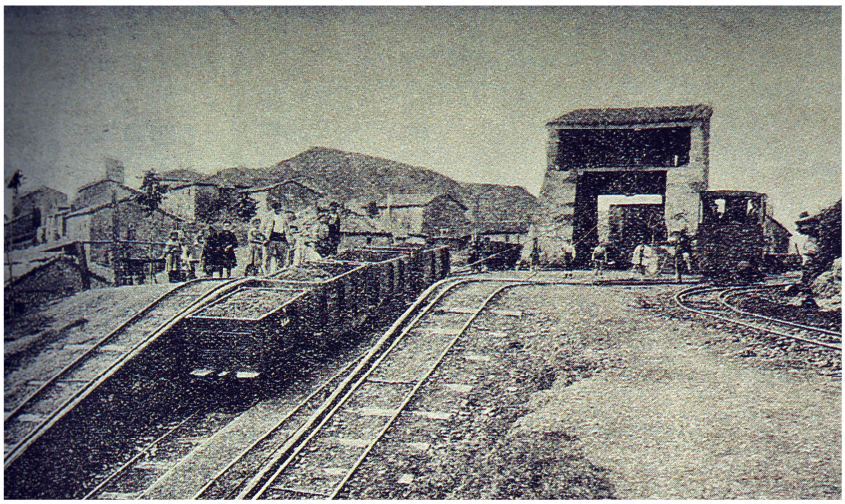
PRODUCCIÓN MINERAL DE HIERRO - CASTRO URDIALES

Años	Toneladas
1888	286206
1889	386523
1890	416550
1891	292183
1895	248960
1906	433130
1909	311504
1929	330007
1930	194070
1933	171075
1934	203251
1935	208885

Fuente: Homobono (94)

La producción minera en Castro, que significó aproximadamente el 40 % de la de toda la antigua provincia de Santander, perfiló una trayectoria y evolución muy similar a la de Vizcaya. Parecido fue también el destino: "(...) resulta significativa la participación de la "Compañía Naviera Sota y Aznar", empresa vizcaína del mismo grupo que la C. M. de Setares (...). Los catorce vapores de este grupo iban (...) hacia Inglaterra y otros puntos de destino

europeos y españoles, mientras que tan sólo esporádicamente visitaba esta flotilla la ría y puerto de Bilbao (...). En el transporte marítimo de la zona participaron, asimismo, embarcaciones muy variadas, con un tonelaje comprendido entre 1.500 y 6.600 toneladas..."



HODGSON Y CASTRO URDIALES FRENTE A PÉREZ DEL MOLINO

Volviendo al tema estrictamente portuario, ya sabemos que en el año 1869 el británico Carlos Hodgson, como cabeza visible de un grupo empresarial con clarísimos intereses mineros en el Municipio y en otras zonas vizcaínas colindantes, había presentado oficialmente su pretensión de construir y explotar un moderno puerto en Castro. Probablemente como consecuencia de la inestabilidad política e institucional del momento nada debió tramitarse, y hubo que espera al año 1873, en plena Primera República Española, para que de nuevo Hodgson presentara en el Gobierno Civil santanderino la misma solicitud y proyecto el día 6 de marzo. El 29 del mismo mes fue anunciada en el Boletín Oficial a fin de que en un plazo de quince días se pudieran hacer reclamaciones. Dos días antes de finalizar el plazo, el Gobernador civil de Santander envió el proyecto de Hodgson al Ayuntamiento de Castro para que emitiera también el correspondiente informe.

Pero, cuando todo parecía que iba por los cauces normales y esperados y que el proyecto iba a salir adelante, el 8 de abril, dentro del plazo de los quince días concedidos para hacer alegaciones, se presentó por Ramón Pérez del Molino en Santander, oponiéndose a la de Hodgson, una solicitud en los mismos términos y finalidad. Pretendía el santanderino que ambos proyectos se tramitaran juntos, a fin de que de esa forma se pudieran comparar y ver cuál de ellos presentaba mayores ventajas.

El expediente de Hodgson siguió tramitándose con normalidad y empezó a pasar por las oficinas y analizadores señalados por la legislación portuaria entonces vigente: el 9 de junio del mismo 1873 la Autoridad militar emitió su informe; el Gobernador de Santander envió al Ministerio toda la documentación el 15 de junio; y, allí, pasó a informe de la Sección Tercera de la "Junta consultiva de caminos". Y comenzaron los problemas.

Los especialistas del Ministerio detectaron graves irregularidades de fechas y sellos en los documentos de Hodgson. El grueso de la documentación estaba dividido en dos carpetas con memoria y planos. La primera fechada el 6 de marzo, pero la segunda, también con memoria y planos adicionales, sellada el 9 de junio. En opinión de los facultativos del Ministerio la segunda carpeta contenía un proyecto distinto, tanto en trazado como en los sistemas de construcción propuestos, a los incluidos en la primera. Además, faltaban algunas firmas y tampones reglamentarios. Así que toda la documentación fue devuelta al Gobierno civil de Santander, para que de nuevo el Comandante militar de marina y el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia

volvieran a evacuar un informe, advirtiendo desde Madrid que sólo el proyecto de la segunda carpeta era susceptible de poder ser admitido técnica y legalmente y servir de base para la concesión pretendida. Además, las autoridades del Ministerio advertían también que había que tener en cuenta, pues se había presentado en el plazo reglamentario, la petición de Pérez del Molino.

Este, sabiendo que los documentos de Hodgson habían sido enviados a Madrid, se apresuró a protestar por los cauces legales en Santander y en la Capital. Consiguió, seguro que tenía sus contactos en la Madrid, que en el Ministerio llamaran la atención a las autoridades provinciales: no se podía tomar una resolución definitiva sobre el proyecto de Hodgson sin que se comparara antes con el de Pérez del Molino. Se pidió al Gobernador que explicara por qué en el expediente del inglés había un segundo proyecto a modo de corrección adicional.

No cabe duda. Se trataba de dos grupos de intereses mineros enfrentados. En opinión de Homobono "Data asimismo de este período bélico (última Guerra Carlista) el primer proyecto para poder dotar de puntos de embarque en Castro Urdiales a las minas vizcaínas colindantes con este término municipal. En 1873 una compañía inglesa adquiere las minas *Rabeñaga* y *Safo* en Las Muñecas (Sopuerta), elaborando sendos proyectos de ferrocarril hasta Castro e infraestructura portuaria a gran escala en esta Villa. Dichos proyectos, apoyados por el Ayuntamiento castreño, fueron frustrados por el propietario santanderino Pérez del Molino, quien obtuvo la concesión portuaria poniendo en juego sus relaciones e influencias, sin llevarse a efecto las obras precisas"[25].

Hodgson tenía tanta confianza en que su proyecto llegaría a buen fin, con la oferta de costear directamente las obras portuarias, que no puso demasiado cuidado en la elaboración de algunas cuestiones técnicas y burocráticas de su expediente. Contaba con apoyo financiero, empresarial, el de muchos políticos liberales de Santander y Vizcaya y con el respaldo institucional y decidido del Ayuntamiento de Castro, convencido de que era aquella una buena oportunidad para lograr el crecimiento económico sostenido de la Villa. Pero se equivocó. Allí estaba Ramón Pérez del Molino, que también tenía grandes derechos adquiridos en los cotos mineros de Sopuerta y Arcentales, el mismo negocio, y, que, además, tampoco carecía de influencias políticas.

No hubo más remedio que gestionar el expediente de Pérez del Molino. Llegó en trámite de informe al Ayuntamiento de Castro el 15 de mayo. Y, con

[25] Ibídem, p. 65.

enorme enfado de la Dirección de Obras públicas, se paralizó en las oficinas castreñas casi durante un mes. Las autoridades municipales, respaldadas por el grupo empresarial de Hodgson, se pusieron a trabajar a marchas forzadas a fin de poder desacreditar en todo lo posible las pretensiones y planes de Pérez del Molino. Pusieron a trabajar con urgencia a todo tipo de informantes: políticos, abogados y técnicos. Algunos consejeros indicaron al Ayuntamiento que sería conveniente que los proyectos de su protegido inglés fueran firmados por algún ingeniero español; por eso aparecerá finalmente la firma de Ugarte en los planos. Los informantes instaban al Consistorio castreño a que en su alegato apuntara que el proyecto de Pérez el Molino podía acabar con el prometedor negocio de los veraneantes y bañistas; que era un expediente "muy bonito" pero poco real[26]. Incluso recomendaban que se insinuara que el santanderino era un individuo de ideología carlista y amigo de intrigas poco leales al Gobierno de Madrid. Se llegará a acusar a Pérez del Molino de que "no ha de hacer la obra, ya que sólo se opone por coger primas" y a amenazar con que de seguir adelante con sus pretensiones "(...) dar lugar a que haya un conflicto en esta Villa que toda es eminentemente liberal y no podría ver con buenos ojos que hoy se le imponía un reaccionario y tonto al desarrollo de la población"[27]. Todo valía, con tal de parar al pretendiente santanderino. Debieron los ediles cumplir parte de sus amenazas. En aquellas fechas se produjeron algunas algaradas de protesta en las calles de Castro Urdiales y, como podemos ver en el documento adjunto, los agentes de Pérez del Molino respondieron rápidamente sembrando de pasquines defensivos los murales de las casas castreñas.

Al final, no tuvo más remedio el Ayuntamiento que devolver el expediente el 23 de junio. Y, ya sin interrupción, el Gobernador remitió a Madrid toda la documentación el 18 de julio, luego completada, pero por separado, por el informe de la Autoridad militar de Santander. Los dos expedientes, Hodgson y Pérez del Molino, pasaron a la Sección Tercera de la Junta Consultiva de Caminos, donde se compararon ambos. Aquí precisamente comenzó a perder definitivamente la batalla el bando de los interesados en el proyecto de Hodgson. Los informes facultativos fueron demoledores: "(...) que según manifestó en su anterior dictamen, el primer proyecto presentado por Hodgson, sobre el cual se ha instruido el expediente, no es aceptable por los defectos de su trazado, con el cual durante los temporales dominantes en el puerto, los buques de vela no podrían penetrar o lo verificarían con grave peligro, y por el mal sistema de construcción que no resistiría aquellos temporales: que el Gobernador de la provincia de Santander, al recibir de Hodgson un segundo proyecto después de terminada la tramitación del

[26] A.M.C.U., leg. 3 – 11, Correspondencia sobre obras del muelle, año 1873.
[27] Ibídem.

expediente, debió haberlo pasado al Ingeniero Jefe de la provincia, por ser el que podía manifestar oficialmente si este segundo proyecto era adicional y de ampliación al primero, o si era un nuevo proyecto con el de Pérez del Molino, presentado dos meses antes, aparecen señales casi evidentes de ser una copia o calco del mismo, cuyo hecho ha denunciado Pérez del Molino en una exposición elevada a este Ministerio: que así el segundo proyecto de Hodgson como el de Pérez del Molino, del cual parece copia, son aceptables y pueden servir de base a una concesión: que la parte de este último no incluida en el de Hodgson, y las obras diferentes que comprende, constituyen un proyecto que ofrece mayores ventajas bajo los puntos de vista de mayor desarrollo de muelles, de la mayor limpieza y mejor conservación del fondo y de la mayor facilidad de aumentar la capacidad del puerto, extendiéndolo a toda la concha, cuya declaración se hace para aplicar el art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868: que no son atendibles las consideraciones y protestas que aparecen en una exposición de Hodgson respecto a la aplicación de aquel decreto en lo relativo a la tramitación de los expedientes y a los informes y comparaciones facultativas que aquél califica de inútiles y hasta ilegales: Considerando que la propiedad de la petición corresponde a Hodgson porque la autorización obtenida con anterioridad por Pérez del Molino para hacer estudios, a la cual se refiere en su petición, no da derecho en el concepto de que se trata: Considerando que la prioridad y propiedad del proyecto cuya ejecución no puede autorizarse corresponde a Pérez del Molino, porque el primer proyecto de Hodgson no puede aceptarse, y el segundo, igual al de Pérez del Molino, fue presentado dos meses después. Considerando que aún en la hipótesis de ser admisible para producir efectos legales dicho segundo proyecto de Hodgson, agregado al expediente después de concluida su tramitación, y aunque no apreciase ser copia de Pérez del Molino, el de este último presentaba mayores ventajas, según declaración expresa de la Junta Consultiva de Caminos: Considerando que llegado el caso de otorgar una concesión solicitada por más de un peticionario, no es discrecional en el Gobierno la resolución, sino que ha de ajustarse a los preceptos de la ley que definen el derecho de los que la solicitan"[28].

Al final fue Ramón Pérez del Molino el que "se llevó el gato al agua". El 29 de septiembre de 1873 el Ministerio de Fomento emitió una "*Orden concediendo a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales provincia de Santander*", con la siguiente resolución: "Considerando que con sujeción a esta regla y expresado art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868 que "si hubiere más de una petición para una misma obra será preferida la que mayores ventajas ofrezca": y el art. 200 de la ley de Aguas, que "no mediando subvención serán

[28]Revista de Obrs Públicas, años 1873 y 1874, p. 234.

preferidos los proyectos de más importancia, y en igualdad de circunstancias los que antes hubiesen sido presentados", el derecho a la concesión corresponde a Pérez del Molino, cuyo proyecto ofrece mayores ventajas, y además ha sido presentado con anterioridad al segundo de Hodgson, llamado adicional, pero distinto al primero, que no es admisible: Considerando que las disposiciones a que pueden dar lugar las irregularidades e incidentes que resultan del expediente, y en especial al que hace relación a la presunta copia de los planos de Pérez del Molino, deben separarse de la cuestión principal de la concesión, porque sea cualquiera el resultado de aquellas disposiciones, no puedan afectar a los hechos esenciales en que se funda su resolución, y porque de otro modo éste se prorrogaría por tiempo indefinido con perjuicio de los intereses públicos y los de la localidad, cuyas corporaciones y representantes han manifestado deseos vehementes de que se dicte: El Gobierno de la República, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general, de conformidad en lo esencial con el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, ha resuelto que sin perjuicio de las disposiciones de que se deja hecho mérito, se otorgue la concesión a D. Ramón Pérez del Molino con las condiciones siguientes:

1ª. Se concede a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales, provincia de Santander, sin perjuicio de lo que en su día resuelvan las Cortes sobre el proyecto de ley a que se refiere el art. 15 del decreto de 14 de noviembre de 1868. En el caso de que el puerto volviera a cargo del Estado, no tendrá éste que abonar más que el valor de las obras construidas, con arreglo a lo que previenen las leyes de expropiación forzosa.

2ª. El concesionario se obliga a ejecutar a su cuenta y riesgo y sin derecho a subvención alguna del Estado, todas las obras necesarias para el establecimiento del puerto con arreglo al proyecto que ha presentado a las prescripciones siguientes:

Primera. Antes de principiarse las obras se verificará, con la intervención del Ingeniero Jefe de la provincia, un minucioso replanteo de las mismas, en el cual se hará el trazado del muelle de costa de manera que no penetre en la zona de bajamar, y se marcará el de la curva de la playa de Brazomar de modo que no avance en dirección al mar tanto como se representa en el proyecto.

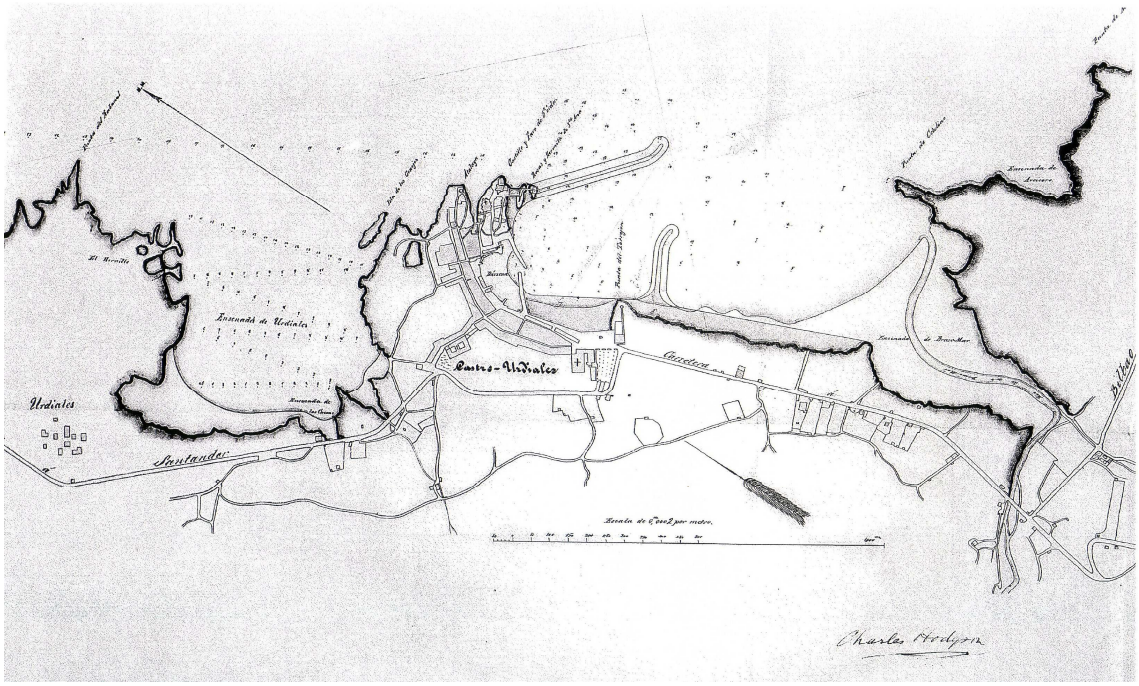
Segunda. El concesionario presentará un proyecto detallado del sistema de construcción de este muelle de costa para que sea examinado y aceptado previamente por la Administración.

Tercera. No se emprenderá la ejecución del dique Sur hasta que estando suficientemente adelantadas o concluidas las obras del dique Norte, la experiencia del nuevo régimen que se establezca y los estudios que se hagan demuestren la conveniencia del establecimiento del referido dique del Sur con las condiciones del proyecto.

Cuarta. Además de fundar las obras sobre roca en donde sea posible, las que se levantan sobre terreno que pueda dragarse se fundarán bajo el nivel de las bajas mares vivas, a la profundidad que en previsión de una limpia del puerto se fije por la Superioridad, a propuesta del Ingeniero jefe de la provincia.
3ª. Esta concesión se otorga a perpetuidad. Se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando a salvo el derecho de propiedad. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los Tribunales ordinarios, sin intervención de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.
4ª. Cuando el concesionario juzgue conveniente hacer variaciones en el proyecto, someterá el nuevo estudio a la aprobación superior. El Estado podrá acordar la prolongación del dique Norte, o ejecutar otra obra que no afecte desventajosamente a las que comprenda la concesión.
5ª. El concesionario consignará en la Caja de Depósitos, dentro del término de un mes, la cantidad de 50.000 pesetas, que podrá retirar cuando haya ejecutado obras por igual valor. Estas obras quedarán hipotecadas y se sustituirán al depósito, respondiendo del cumplimiento de las condiciones estipuladas.
6ª. El concesionario dará principio a los trabajos dentro de los ocho meses siguientes a la fecha de la concesión, los continuará sin interrupción, y los terminará en el plazo de ocho años.
7ª. Las obras estarán sujetas a la inspección y vigilancia del Ingeniero jefe de la provincia.
8ª. La concesión caducará si no se diese principio a los trabajos, o no se concluyesen las obras dentro del plazo señalado, e igualmente si no se consignase la fianza. Llegado el caso de caducidad, se procederá conforme a lo establecido para las concesiones análogas.
9ª. El concesionario podrá explotar las obras a medida que su estado de adelanto lo permita, quedando en libertad de establecer las tarifas o derechos que juzgue conveniente par el uso de los muelles y obras que haya construido, sin otra restricción que la de ser iguales para todos. No podrá exigir derecho alguno a los buques que fondeen y hagan la carga y descarga en los muelles de la dársena actual, ni a los que permanezcan en el puerto sin hacer uso de los muelles y material del concesionario, y no impidiendo este uso.
10ª. Serán de propiedad del concesionario, con arreglo a la ley, los terrenos ganados a las aguas del puerto con el muelle de costa.
11ª. Mientras estén pendientes los trabajos, no podrá ser transferida esta concesión sin permiso del gobierno.
12ª. Durante la construcción de las obras, el concesionario nombrará el representante que ha de recibir las comunicaciones que le dirijan el gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Santander o en Castro-Urdiales. Lo comunico a V.I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a

V.I. muchos años. Madrid, 29 de septiembre de 1873.- Gil Berges.- Sr. Director general de obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio"[29].

PROYECTOS DE CARLOS HODGSON, 1869



Carlos Hodgson redactó un primer proyecto para el puerto de Castro Urdiales en el año 1869[30], que de nuevo tramitó oficialmente en Santander el 6 de marzo de 1873. La memoria adjunta al proyecto presentada por el inglés era bastante "floja" y pobre en la elaboración de argumentaciones. Especialmente poco trabajados teóricamente eran los postulados que ponderaban la necesidad de sumarse al moderno desarrollo de la economía y de la ciencia moderna. Probablemente esta pobre preparación respondía a la total confianza que los promotores tenían en que el proyecto iba a ser aprobado sin problema alguno.

Para defender el desarrollo de sus intereses Hodgson habla en la introducción de que el futuro impulso hispano no estaba ni en la agricultura ni en la industria. La oportunidad de los españoles pasaba por fomentar la explotación de sus ricos recursos mineros y por la comercialización de los mismos en el mercado internacional. Pero para ello, según el autor, existía un grave problema: la falta de ferrocarriles y fundamentalmente de puertos

[29] Ibídem, pp. 233-235.

[30] A.G.A. (Archivo General de la Administración), s. O.P., caja 1.219, nº. 30, "Memoria sobre las obras proyectadas en el puerto de Castro Urdiales por Don Carlos Hodgson, explicativa de las mismas y de su objeto; y ventajas que deben reportar los intereses generales del país con su concesión a favor del expresado constructor".

modernos y ágiles por los que se pudieran extraer los minerales. Precisamente en este momento, la "memoria" enlazaba la cadena de argumentaciones con el puerto de Castro Urdiales y con la urgencia de su mejora integral. Decía el autor: "En las mismas costas cantábricas es de notar, que mientras Somorrostro, por ejemplo, sobre un embocadero cómodo de mineral de primera calidad; Castro Urdiales -que aunque en abundancia extraordinarias solo ofrece hasta ahora mineral de segunda clase,- carece hoy de salida al mar, y ni el mineral más superior podría soportar su gravoso arrastre al punto más próximo de embarque"[31].

Seguía, ya sin tapujos, defendiendo los intereses mineros, apuntando que la única oportunidad para Castro Urdiales pasaba por la explotación masiva de los recursos de sus yacimientos. Después de descartar de un plmazo la posibilidad de montar grandes fundiciones con hornos altos, rubricaba la necesidad de poder exportar por vía marítima aquella riqueza con un puerto moderno: "Si, pues, la industria minera, y, sobre todo la de hierros, ha de elevarse en España a la altura en que es de prometerse verla muy pronto, con idéntica claridad deben facilitársela salidas al mar, por puertos cómodos y seguros, no más, y medios de transporte, apropiados a su objeto, en los que resaltase principalmente la economía".

La principal razón para desarrollar el puerto de Castro era esta: "Porque ni las condiciones de esta localidad, cuyo principal elemento, -sino único.- de vida presente es la pesca, ni las de ninguno de los valles de sus inmediaciones dejan esperar que Castro pueda llegar a ser una plaza comercial, ni por consiguiente, que su puerto deba ofrecer en época más o menos próxima gran atractivo para la concurrencia de buques; cuando ahora, como un inmenso adelanto, habrá de reducirse casi a la sola exportación de minerales de hierro en que consiste su exclusiva riqueza.
Será un buen puerto de refugio, necesario muchas veces en un mar frecuentemente embravecido por los vientos del N.E., y en tal concepto no solo para la navegación en general sino para l comercio de sus inmediatas plazas de Santander y Bilbao. Pero sin que ni en su situación entre éstas le sea siquiera dado llegar a ser punto o escala toda vez que Castro no lo es de tránsito para ninguna otra parte.
Un capital considerable, como el presupuestado por el ingeniero Sr. Mathet, invertido sin esperanza de porvenir, sería completamente improductivo y contrario al desarrollo de la misma industria naciente, toda vez que habría que privarlas de lo que se consumiese en obras infructuosas o superfluas".

[31]Ibídem, p. 10.

Aquí está la gran novedad conceptual de Castro como puerto. Sin abandonar el ariete argumental, ya viejo, de la necesidad de un buen puerto de refugio, sin complejos se apostaba por un puerto diseñado como un gigantesco embarcadero de minerales. "La empresa, pues, que se ofrece como constructora y explotadora del referido puerto, y que es a la vez quien más interés tendrá en su amplitud y buenas condiciones por ser la principal Sociedad minera de aquella merindad, no puede reducir las obras proyectadas a la estrechez del interés privado. Así es que piensa dar más deshago al puerto del que hasta ahora se creyó debiese tener. Duplica también el área de agua abrigada en el mismo; y, aumenta sus recursos de seguridad hasta donde la ciencia y, los elementos conocidos lo permitan. Si altera algunos detalles del proyecto del Sr. Mathet es solo creyéndoles necesarios y costosísimos; pero a la vez sustituyéndolos convenientemente (...) huyendo por supuesto del lujo de antes (...). nada absolutamente hará la Empresa que calificarse pueda de capital perdido; pero, atenta a su interés, que es también el de la localidad de Castro, tampoco omite nada de lo que interese al posible e inmediato desarrollo de su riqueza, y acelerar deba su prosperidad".

Aunque con las ideas bastante claras, tampoco la parte puramente técnica del proyecto resultaba muy elaborada y cuidada. Partía del principio de dividir al puerto en tres secciones bien diferenciadas: a) la primera, ya existente, pero que pensaba reparar y mejorar, la dársena destinada a la flota pesquera y a las embarcaciones de servicio del futuro puerto; b) otra señalada para las operaciones de carga y descarga de productos destinados al consumo de la Villa; y c) la tercera reservada únicamente para los buques que llegaran para cargar mineral. "Estos dos últimos mulles tendrán extensión suficiente para que además puedan atracar a ellos cómodamente, con seguridad completa en sus amarras, los buques que traten de hallar refugio en los frecuentes y recios temporales de la indicada costa cantábrica".

El análisis que Hodgson hace de la costa y zona portuaria, con ser atinado, resultaba también muy superficial, y poco profunda la planificación de las obras a realizar: "(...) lo abrigan los vientos del Oeste y del Sur las colinas que forman la punta llamada "Torrejón"; y de los del Norte otra punta conocida con el nombre de "Santana". Falta, por consiguiente, y, es la obra más principal y de mayor interés, dar abrigo al puerto de los vientos del N.E., precisamente los más violentos y de mar más gruesa y embravecida.
Para conseguir tan importantes resultados se construirá, desde la expresada punta de Santa Ana en dirección al S.E**.,** según los demuestra el plano adjunto, un fuerte muro de trescientos metros de extensión, a la vez de levantarse desde la opuesta punta de Torrejón un muelle de doscientos metros de longitud: cuyos dos muros, permitiendo, por entre sus encontradas direcciones, fácil y comodísima entrada al puerto, lo protegerán

respectivamente hasta no dejar que desear en cuanto a seguridad, amplitud y fondo".

Técnicamente Hodgson se decantaba por construir el rompeolas con el sistema de escollera sencilla: "La muralla de abrigo (...) tendrá una base de cuarenta y seis metros, formada de escollera de piedra caliza dura, de la misma ensenada de Urdiales; la cual, transportada en gabarras, se irá arrojando hasta la altura de baja mar en mareas vivas, que en aquel sitio es de trece metros; dejándole en su parte superior la anchura de once y medio metros. Cubierta ésta por una capa de ochenta y seis centímetros de hormigón, compuesto de cal hidráulica, arena y piedra menuda, en las proporciones que la obra requiera, se levantará sobre ellas una muralla de cuatro metros y medio de elevación por cuatro de ancho; formado del mismo referido hormigón, y, que habrá de quedar a la altura de dos metros sobre el nivel de las más elevadas mareas vivas".

Para el contradique minero del Torrejón, que se colocaba un poco más hacia la playa que en el proyecto de Mathet, la opción técnica de construcción era muy diferente: "(...) debiendo consistir su estructura de pilotes o estacas, rellenas del hormigón ya descrito con destino a la parte superior del muro de contención y abrigo: tendrá sus paramentos verticales por ser así conveniente para la mayor facilidad en atracar los barcos; y resultando a cubierto o perfectamente protegido el hormigón por los pilotes o estacas, no se juzga que deba adoptarse otro género de construcción, atendida la solidez y seguridad que ofrece la explicada".

El empresario británico se comprometía a acabar las obras, en el caso de que se le concediesen, en un tiempo aproximado de seis años. Asegurando que el resultado garantizaba una capacidad desahogada para que los barcos pudiesen maniobrar dentro del puerto, la entrada y salida de los mismos, y un espacio suficientemente resguardado. Pues "con un fondeadero que no tendrá en ningún sitio menos agua de dos metros treinta centímetros en baja mar, y (...) el muelle ofrecerá diferentes sitios cómodos y propios para sus diferentes dependencias y oficinas, así de vigilancia como de administración".

DÍCIDO: ROMPEOLAS, DIQUES, EMBARCADEROS Y CARGADEROS DE MINERAL ¿UNA ALTERNATIVA AL PUERTO DE CASTRO URDIALES?

El 17 de enero de 1874 aparecía publicada en los boletines oficiales una "Orden autorizando a Juan Bailey Davies para construir un puerto en la ensenada de Dícido, provincia de Santander, destinado al embarque de minerales"[32]. La fecha y el lugar son todo un compendio de mensajes históricos: en 1874 hacía un año que las obras y posterior explotación del puerto de Castro Urdiales habían sido concedidas a Ramón Pérez del Molino; por ello era difícil ya que otras empresas mineras pudieran controlar el espacio portuario en concordancia con sus intereses; y existía la impresión general de que las obras o nunca se iban a realizar o se harían muy lentamente a base de muchos años. Para los mineros la solución podía estar en la construcción de otros espacios portuarios cercanos a las minas pero diferentes al propio de Castro, aunque dentro de su jurisdicción.

Juan Bailey Davies.

[32] Revista de Obras públicas, 21-22, 1873-1874, pp. 9-11.

Da la impresión de estar asistiendo a tiempos caracterizados por una carrera enloquecida emprendida por todo el mundo relacionado con la minería por hacerse con concesiones portuarias en exclusiva. La legislación de 1868 había abierto la posibilidad para que el capital particular pudiera contribuir a dinamizar la construcción de nuevas obras. Pero en realidad, la posibilidad fue utilizada para realizar un reparto de la costa en cotos privados y particulares. La promesa de invertir grandes partidas particulares en nuevos puertos se quedó al final en eso: una simple promesa. Como es natural, las empresas mineras concesionarias de los puertos buscaban los mayores beneficios posibles, y cuanto más rápidamente mejor, de mano de la extracción y exportación de minerales. Por eso, hicieron únicamente aquellas obras que de forma más acelerada y con unos gastos menores posibilitaran el buen fin de su estrategia empresarial. La promesa, tal como evidencia muy claramente el caso de Dícido que ahora empezamos a estudiar, de levantar un gran rompeolas se quedó en la construcción de embarcaderos y cargaderos, muy eficaces, pero de menor calibre arquitectónico. Evidentemente primó la realización de obras de interés particular en detrimento del enfoque de interés general por desarrollar íntegramente los espacios portuarios. No obstante, no cabe duda, de alguna manera, de rebote, las obras mineras contribuyeron a mejorar las dotaciones marítimas de las zonas en que se ubicaron. Pero en mucho menor calibre de los que preveía la ley cuando abrió la espita de la participación privada en el mundo de las infraestructuras portuarias.

UN PUERTO PARA DÍCIDO

Hacía ya más de medio siglo que en las inmediaciones de Mioño se explotaban, todavía a pequeña escala, diversos yacimientos de mineral de hierro, y que se exportaba también reducidas cantidades a través del puerto de Castro Urdiales. Pero fue a partir de comienzos de la década de 1870 cuando la cosa empezó a ir más en serio. Dos socios, el bilbaíno Guillermo de Gotilla y el comerciante británico afincado en la capital vizcaína Jhon Bailey Davies, se hicieron con las minas de "El Alta" en Dícido y empezaron a explotarlas con el propósito de exportar el grueso de la producción por vía marítima. En un principio la salida siguió siendo por Castro. Como apunta L. Prada, sin duda el mejor conocedor y estudioso del sector minero castreño, "(...) la mayor dificultad de estas minas en lo alto de la montaña era el transporte del mineral. La más importante de ellas, desde el principio al fin, fue la "Anita", junto a la cual nació el poblado minero de Campozcurra y desde allí se instaló el primer artefacto de transporte minero de nuestra comarca, que consistía en una "tranvía aéreo" o línea de baldes sistema Hogdson (cable sin fin) que descendía el mineral hasta cerca de la curva de Balcava, en la carretera de Bilbao Santander, en Mioño y desde este punto lo acarreaban con bueyes hasta un depósito en el puerto de Castro, para cargar por medio de gabarras a

los barcos surtos en la bahía, si su calado les permitía atracar en los muelles de la Dársena"[33].

Pero, justo cuando en el año 1873 empezó a funcionar el tranvía aéreo y los socios planificaban aumentar producción y exportación, se encontraron con un grave problema. Como ya conocemos, otro personaje con intereses mineros, Ramón Pérez del Molino, se había hecho con el control oficial del puerto de Castro Urdiales. Este hecho podía suponer que en un momento dado pudiera quedar cortada la salida del mineral por Castro, o cuando menos que el santanderino concesionario de las obras pusiera algún tipo de traba. De hecho una de las primeras cosas que hizo Pérez del Molino fue echar grandes cantidades de piedras en la zona por la que normalmente embarcaban los empresarios de las minas de Dícido su mineral por Castro. La solución y respuesta inmediata de estos últimos fue el hacerse con otra concesión portuaria, y proyectar la construcción de un nuevo puerto precisamente en la ensenada de Dícido.

El 31 de diciembre de 1874 J. R. Vizcarrondo, como apoderado del solicitante Juan Bailey Davies, presentó en Madrid el ***"Proyecto definitivo del Puerto de Dícido***"[34]. La memoria y planos estaban abalados por la reputación de los autores ***"los señores David Stevenson, vicepresidente de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Thomas Stevenson, miembros del Instituto nacional de Ingenieros civiles (Inglaterra)***"[35]. Las pretensiones realmente eran muy ambiciosas, pues de llegar a hacerse, Dícido podía convertirse en un entramado portuario tan importante como el propio de Castro Urdiales: ***"****Las obras definitivas del puerto de Dícido, consistirán en un Rompeolas que* ***arrancando del punto marcado en el plano, al Oeste de la ensenada,*** *avanzará en el mar hasta una longitud de 274 metros en dirección Nordeste****, terminando a una profundidad de 7,30 metros (24 pies) en bajamar de mareas vivas, con 4,60 metros (15 pies) de subida. Después de un estudio detenido de la localidad, y de una escrupulosa observación de los vientos reinantes y de las sondas, en toda la ensenada, somos de parecer que el Rompeolas debe trazarse de manera que la marejada al topar contra él, se dirija hacia la parte de tierra y no hacia la punta exterior de la construcción, a fin de evitar que algunos bloques sean destrozados por ella y arrojados en medio del canal de entrada.*** *Por esta misma razón y como consecuencia del estudio detenido de la localidad, colocamos la entrada del puerto al Este, según aparece en el plano definitivo, en vez de situarse al Oeste, como se designó en el primer proyecto presentado. Tampoco creemos necesario ni prudente, construir dique alguno en la parte Este de la ensenada, porque estrecharía la boca haciendo peligrosa*

[33] Prada, Ilustración, febrero de 1997.
[34] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 43.
[35] Ibídem, p. 2.

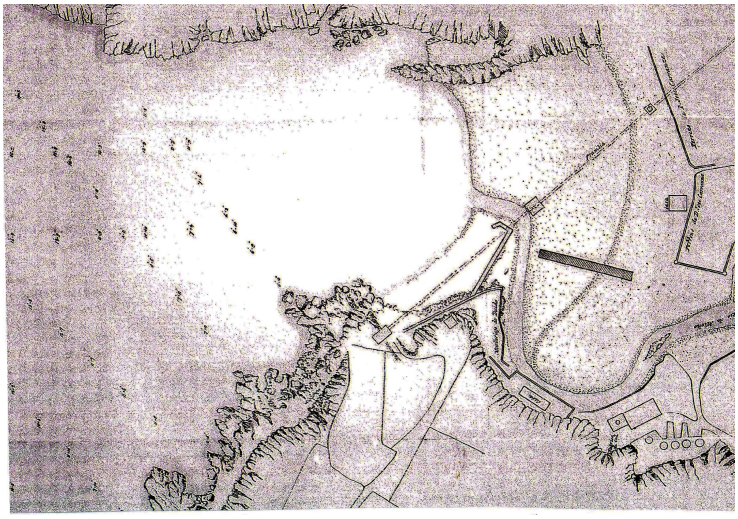
la entrada y salida de buques, siendo así que existe un canal ancho y profundo en dirección Este y hacia el puerto que proporciona gran facilidad a la entrada y salida de los buques de mayor porte. El rompeolas, se construirá con arreglo a la sección que acompaña al plano: sus taludes interior y exterior, tendrá las inclinaciones anotadas en ella. ***Se construirá con bloques artificiales y escollera, hasta el nivel de bajamar: a cuya altura se enrasará con mampostería hidráulica, continuando la construcción con bloques artificiales, sentados por hiladas****, hasta alcanzar la altura total, de la coronación y el parapeto. Los bloques que deberán emplearse en esta construcción se compondrán de argamasa con cemento de Pórtland, Zumaya, Dícido o cualquier otro que el concesionario juzgue conveniente, siempre que las experiencias hechas con estos materiales den la seguridad de sus buenas condiciones para la obra. Las dimensiones de los bloques, serán: cuatro metros de longitud; dos metros y medio de ancho, y dos metros de altura, o sea un volumen de veinte metros cúbicos. La cabeza del Rompeolas se construirá con bloques de cien toneladas, en una longitud de treinta metros (100 pies).* ***A sotavento del Rompeolas, se construirán los cargaderos para minerales****, cuya situación exacta y longitud, se determinará mejor, cuando la construcción del Rompeolas haya avanzado lo suficiente, y según se vaya desarrollando la exportación. Indicamos en el plano, el emplazamiento más probable de uno de estos cargaderos de 160metros (530 pies) de longitud que avanza hasta la profundidad de 5,20 metros (17 pies) de agua en bajamar.* ***Para la construcción de los cargaderos, en el interior del puerto de Dícido, se empelarán los bloques artificiales, la piedra, la madera y el hierro, combinados de la manera más conveniente*** *para obtener la economía y la solidez que exigen estas construcciones"*[36].

El diseño (ver planos adjuntos), materiales y métodos de construcción eran impecables desde el punto de vista teórico. Se iban a usar los procedimientos más modernos de la época. Pero, otra vez, todo se quedó en un simple proyecto. Y hasta bien entrada la década de 1880 Juan Bayley siguió embarcando la mayor parte de la producción minera a través del puerto de Castro[37]. Sabemos, gracias a las actas de los plenos municipales de Castro, que a comienzos de 1880 Bailey solicitaba permiso al Ayuntamiento para embarcar mineral en el puerto. Se le asignó, a modo de depósito, un trozo de terreno cercano al muelle Norte en la Dársena, a la vez que se le señalaba la ruta a seguir por las calles para el paso de las carretas cargadas con mineral[38]. Las cantidades embarcadas debieron aumentar considerablemente, pues finalizando el año 1880, el comerciante , concesionario de las obras de Dícido y empresario británico comunicaba al Concejo castreño que ya no cabía más

[36] Ibídem.
[37] A.M.C.U., L. 10, Actas, 9 de mayo de 1878.
[38] Ibídem, 10 de enero de 1880.

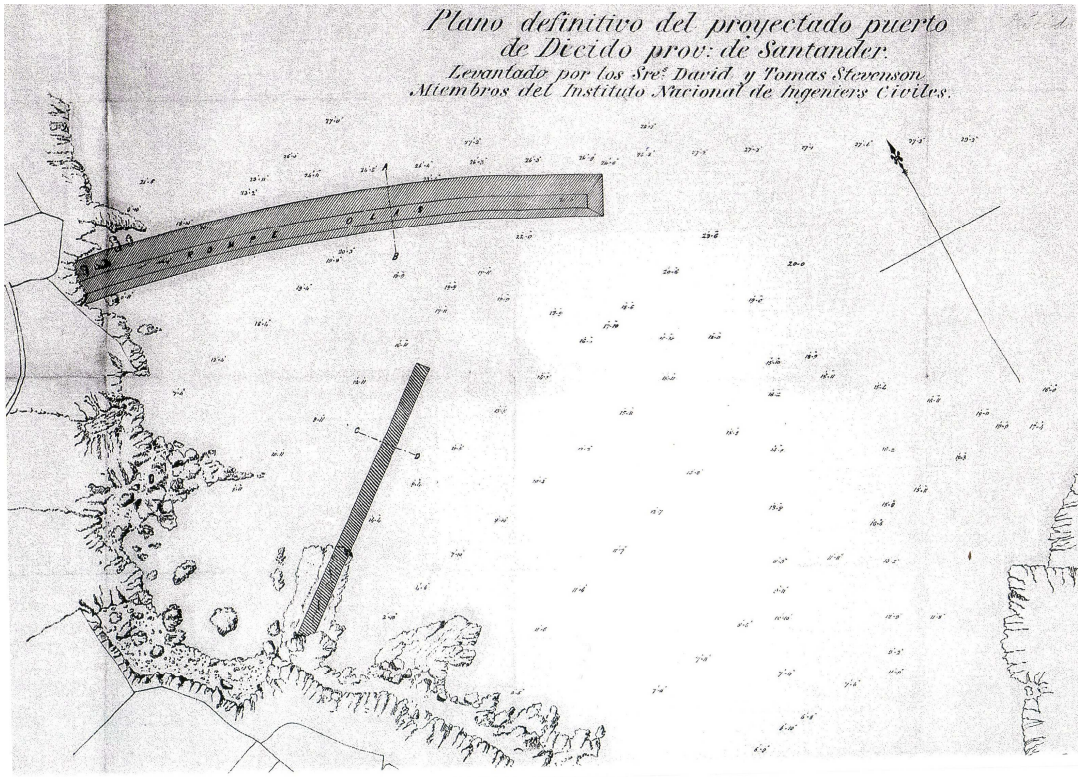
mineral en el depósito del "Campillo" y que necesitaba autorización para poder hacer depósitos mineral en el mismo piso del muelle Norte[39].

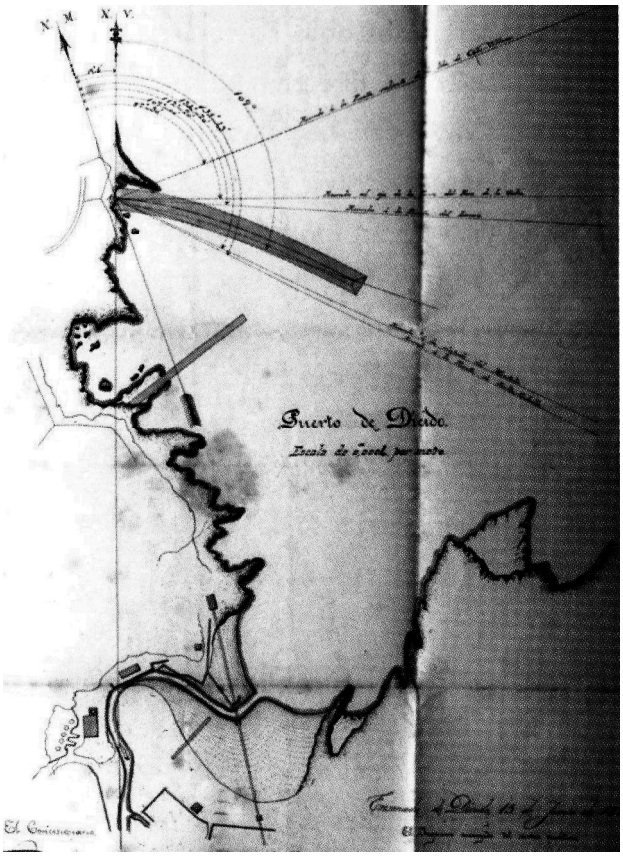
Mientras tanto, parece que las provisiones y plazos para hacer las obras portuarias de Dícido no se estaba cumpliendo: "*En el mes de septiembre del año 1873 se presentó a la Superior aprobación el proyecto de rompe-olas, cuyo plano acompaña, con el objeto de establecer un puerto en la ensenada de Dícido, inmediata a Castro-Urdiales, provincia de Santander. Este proyecto aprobado en 17 de enero de 1874, y, después de haber solicitado y obtenido diferentes prórrogas, debe quedar terminado por último plazo, dentro de cuatro años o sea para principios del año 1888. La habilitación de este puerto, tema principal, o mejor dicho tiene por único objeto el poder depositar en las bodegas de los buques y al abrigo de las fuertes mares tan frecuentes en aquella costa los minerales de hierro procedentes tanto de las minas de "Safo" y "Rebeñaga" como las que disponía la Sociedad entre la divisoria de Vizcaya con la provincia de Santander y la ensenada de Dícido*"[40].

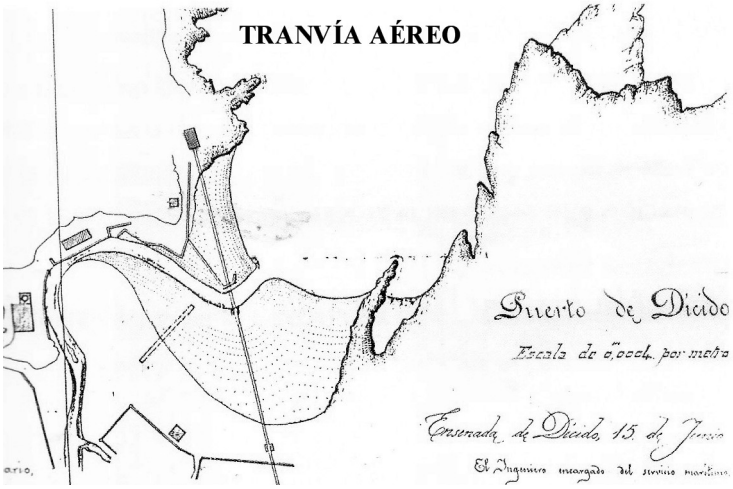


[39] A.M.C.U., L. 11, Actas, 22 de diciembre de 1881. el 18 de enero de 1888 acabó el permiso que Bayley tenía para almacenar mineral en los terrenos públicos próximos al muelle norte de la Dársena. La marcha del inglés dio lugar a que "Dada cuenta de la instancia de D. Rafael Ibáñez de esta vecindad, solicitando el arriendo por cuatro o seis años, la faja de terreno que existe entre el punto llamado de San Guillén a la esquina delante del arco del Santísimo, con objeto de destinarlo a depósito de carbón mineral para el abastecimiento de los vapores que cargan mineral en Dícido y Salta-Caballo", L. 17, Actas, 8 de junio de 1888. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición "presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. con la bajada al muelle, al E. con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...", L. 18, Actas, 10 de abril de 1890. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición "(...) presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. Con la bajada al muelle, al E. Con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...", L. 18, Actas, 10 de abril de 1890.

[40] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 40.


Plano definitivo del proyectado puerto
de Dicido prov: de Santander.
Levantado por los Sres. David y Tomas Stevenson
Miembros del Instituto Nacional de Ingeniers Civiles.


Puerto de Dícido.


TRANVÍA AÉREO
Puerto de Dícido
Ensenada de Dícido, 15 de Junio

EMBARQUES EN LA CALA

En 1883 se iba a producir un cambio técnico, que al final tendrá consecuencias muy importantes y decisivas en cuestiones portuarias: la empresa explotadora de las minas construyó un ferrocarril de cadena flotante de 3 Km. y un plano inclinado, para unir el yacimiento con una serie de depósitos de mineral instalados en la ensenada de Dícido[41]. Suponía un cambio completo de la estrategia empresarial. Por una parte, para aprovechar la buena coyuntura internacional del negocio minero, se apostaba definitivamente por extraer mineral a mucha mayor escala. Y por otra, no cabe duda de que también definitivamente se optaba por Dícido como punto de embarque, con el objetivo de resolver otros dos problemas: reducir los grandes costos que antes suponía llevar el mineral hasta Castro, con la dificultad añadida que era depender en el embarque de los permisos del Ayuntamiento[42] y del titular concesionario Pérez de Molino; y, además, empezar a hacer algunas obras, a las que Bailey se había comprometido cuando oficialmente fue reconocido como concesionario del puerto, en la cala de Dícido.

Comentaban los dirigentes de la Empresa en el año 1883: "*Desde el año 1870 en que se dio principio a la explotación de estas minas se ha continuado explotando, excepto el período de la desastrosa guerra civil, de año en año mayores cantidades de mineral distando sin embargo todavía mucho de la cifra que se desea embarcar por no haberse conseguido, a pesar de los grandes esfuerzos hechos en el laboreo de las minas, obtener en ninguna de ellas lo que verdaderamente debe llamarse una mina, que es aquella que puede dar lugar a una explotación continuada y regularizada con relación a los medios de arrastre establecidos: esto no obstante, se han puesto en acción los medios para hacer una mayor explotación, como lo prueban el reciente establecimiento de un ferro-carril de cadena flotante en sustitución del tranvía aéreo sistema "Hodgson" primitivamente instalado, la construcción de varios muelles para ganar emplazamiento en la Estación de la descarga, y finalmente el haber efectuado un enorme movimiento de tierras ampliando el emplazamiento de los depósitos de minerales, en cuyas obras se han invertido un capital que pasa de 1.250.000 pesetas*"[43].

Se construyeron, además de los ya comentados depósitos, unas pequeñas escalas de mampostería a modo de primitivos embarcaderos, bien es cierto que muy lejos de los que en el proyecto portuario había plasmado J. Bailey, y se empezó a cargar el mineral en los barcos mercantes con un sistema todavía muy primitivo y costoso, tanto económica como humanamente: "*El sistema que*

[41] Homobono(94).
[42] De hecho en el año 1888 cesó el arriendo y permiso que tenía Bailey para almacenar mineral en las cercanías de la Dársena de Castro.
[43] A.G.A, s. O.P., caja 1.220, nº. 40.

se emplea hoy para cargar los buques es el siguiente: Anclada la embarcación a la entrada de la ensenada y a mayor o menor distancia de la costa según su calado (distancia que nunca excede de 200 a 300 metros) se procede a la carga sirviéndose de lanchas para esta operación; estas lanchas atracan a unos pequeños muelles salientes en rampa en donde cada una recibe de 3 a 4 toneladas de mineral empaquetado en cestos que se descargan a los buques una vez arrimadas a su costado.
Este sistema, o, hablando con más propiedad, esta manera de embarque absorbe por sí sola todas las utilidades del negocio, y reclama por lo tanto un medio cualquiera más perfeccionado para depositar directamente en las bodegas de los buques el mineral que arrastran las wagonetas del ferro-carril de cadena flotante. Además, aún disponiendo de suficiente número de lanchas y con mar tranquila apenas se consigue embarcar 300 toneladas al día, mientras que las medias de extracción y arrastre permiten hacer cuando menos un doble trabajo. De lo que queda expuesto se deduce que ni las minas de que dispone la Compañía permiten por hoy una explotación en gran escala ni puede cargarse más que una parte de lo que se extrae y aún ésta en condiciones muy onerosas"[44].

Se empleaba en este sistema abundante mano de obra, en la que no faltaban, a pesar de la dureza del trabajo, un gran contingente de mujeres. Prada, citando literalmente las "Memorias de la empresa", señala que "Unas 7 u 8 toneladas fueron trasladadas de esta manera y descargadas a mano en los barcos que permanecían a cierta distancia de la costa. Más tarde se reemplazó el uso de cestos por el de cajas de madera que contenían cerca de una tonelada de mineral y se trasladaban en las gabarras para que pudiesen ser izadas por las

[44] Ibídem.

grúas de vapor de las propias embarcaciones. Este cambio produjo un gran ahorro de tiempo y dinero..."[45]

PRIMER EMBARCADERO DE MINERAL EN LA ENSENADA DE DÍCIDO: JUAN BAILEY DAVIES

La empresa minera de Dícido, aunque esta ya es otra *historia*, cambió en poco tiempo en más de una ocasión de titularidad. Las minas de Lusa[46], al principio gestionadas por Bailey y sus socios, pasaron a manos de la británica *Hollway Brothers* y en el año 1883 a la de *Dícido Iron Ore Company Limited*. En todas ellas, sin embargo, siguió participando Juan Bailey, el concesionario, no lo olvidemos, del puerto. La última compañía quiso ya dar un tirón definitivo al negocio y pensó en el mismo año de su establecimiento en montar un embarcadero de mineral a gran escala, sustituyendo así el anterior y rudimentario sistema, casi artesanal.

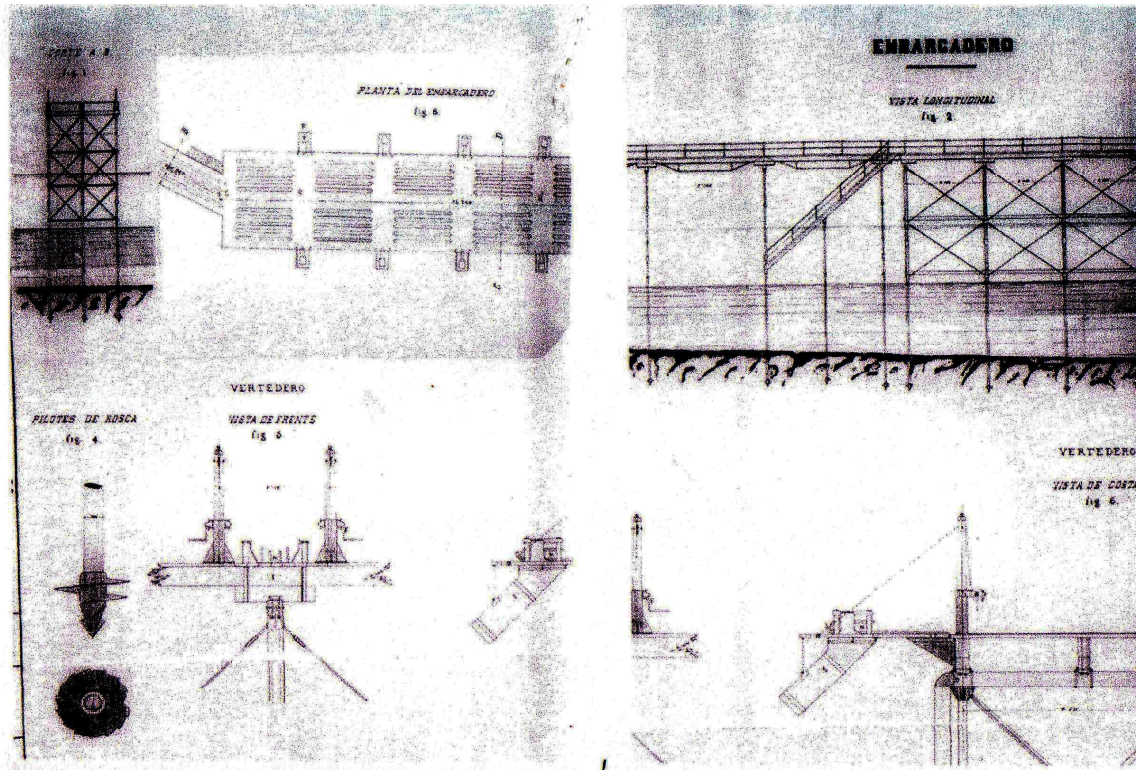
Se dibujaba nítidamente y sin tapujos la estrategia marítima que desde un principio se había ideado: Bailey se hizo con el dominio de la ensenada con la promesa de levantar un puerto en toda la extensión de la palabra; pero una vez conseguida la concesión, optó por la solución más barata y rápida, que no era otra que levantar un simple embarcadero. Por eso, en la petición hecha por la empresa para que se autorizase el nuevo proyecto, se argumentaba así de sutilmente, sosteniendo el cambio de rumbo en las obras: *"¿Es por el momento prudente proceder a la construcción del puerto, o debe por el contrario prescindirse de él construyendo un embarcadero que permita cargar con economía todo el mineral que arrastra el ferro-carril de cadena flotante?*
La construcción del rompe-olas para la habilitación del puerto en la ensenada de Dícido calculo ascendería, sin pecar de exagerado, a la respetable cifra de 2.500.000 pesetas, cuyo capital no se comprende pueda ser reproductivo para los intereses de la Empresa. En efecto, basta la sola inspección del plano general para convencerse de que dada la topografía del terreno y partiendo del supuesto que hoy estuviera construido el puerto de Dícido, nunca podrían ser tributarias de él las minas de "Sofo", "Rebeñaga" ni menos el grupo de minas de Sopuerta enclavadas en Vizcaya, teniendo que concretarse la Compañía a las minas de que dispone, las cuales según se ha dicho solo producen una limitada cantidad de mineral, y no podrían ser tributarias, repito, por ser muy difícil y costosa su unión con los medios hoy establecidos, aún cuando para conseguirlo se instalaran planos inclinados, tranvías aéreos u otro sistema análogo de arrastre; porque por más que estos planos inclinados y tranvías aéreos sean un buen medio de trasporte hasta un límite dado y en casos determinado, bien para salvar ciertos accidentes topográficos, bien como auxiliares de otras vías, nunca como

[45] Prada, febrero de 1997, ob. cit.
[46] Prada, Ilustración, abril de 1997.

sistema pueden ponerse en parangón con otros más perfectos y destinados a más vastas y más económicas explotaciones, como es por ejemplo el establecimiento de una vía férrea ordinaria desde el punto de embarque hasta el corazón de la cuenca minera. Si a estas consideraciones se agrega la de que el inteligente Ingeniero Sor. Peñarredonda tiene ejecutado un estudio de ferro-carril en estas condiciones desde las minas de Sopuerta hasta el puerto mismo de Castro-Urdiales, parece quedar demostrado que sería, económicamente considerado, una imprudencia el aventurarse hoy a invertir un fuerte capital en la construcción de un rompe-olas en la ensenada de Dícido con la esperanza de acrecentar sus arrastres con los minerales procedentes de aquellas minas. Por el contrario, el capital que se invirtiera en la ejecución del embarcadero sería altamente reproductivo para los intereses de la Compañía, porque no solo podría embarcarse mayor cantidad de mineral sino que también esta operación se ejecutaría por el 20%, cuando más, de lo que cuesta en la actualidad el cargue con el intermedio de las lanchas. Según los libros de contabilidad y tomando por base los tres últimos trimestres en que se ha hecho la explotación con más regularidad debida a la bien entendida instalación del ferro-carril de cadena flotante, el cargue desde los depósitos al buque ha costado por término medio 3,15 pesetas por tonelada. El embarcadero que se proyecta, arranca de los depósitos mismos al nivel de sus vías de servicio y tiene una longitud de 234 metros, las mismas que se hará necesario prolongar aquellas vías: y en estas condiciones no puede prudencialmente calcularse que el arrastre de una tonelada a 234 metros de distancia, vertiéndola en su extremidad en la canal por la que lo ha de recibir el buque, cueste más de 0,625. Además, la práctica nos enseña que la cantidad de mineral que puede cargarse con lanchas no pasa de 70.000 toneladas anuales, siendo así que las minas y el ferro-carril de cadena flotante permiten hacer una explotación de 140.000, 77 cantidad si bien todavía poco halagüeña para lanzarse a invertir en nuevas obras grandes capitales, suficiente sin embargo para poder producir un buen rendimiento siempre que el importe de aquellas no pase de los justos límitees que aconseja una prudente economía. Estas son las principales razones por las que se somete a la Superior aprobación la construcción del embarcadero de Dícido"[47].

[47] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 40.

PROYECTO EMBARCADERO
MINERAL DE DÍCIDO
(A.G.A., s. O.P., caj. 1220, nº. 40)
CORTE A. B.
VIVES
mar
Muelle de Dicido



EMBARCADERO DE MINERAL PARA EL P. DE DÍCIDO (A.G.A., s. O.P., caj. 1220, nº. 40)

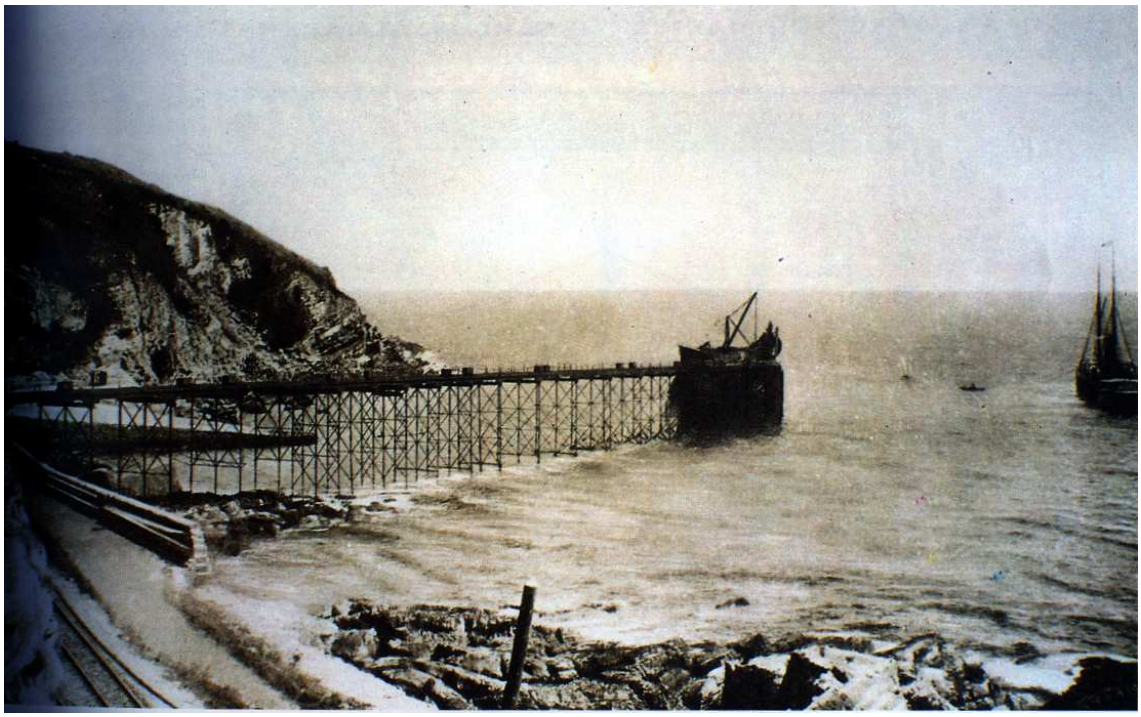
Por fin, después de pasar todos los trámites Establecidos por la ley, el Gobierno promulgó una Real orden el 25 de junio de 1884 por la que se autorizaba a Juan Bailey a construir el embarcadero de minerales, con independencia del rompeolas y demás obras del puerto de las que también era el concesionario. Se daba un plazo de seis meses para empezar los trabajos y de tres años para la finalización completa[48]. El trazado y pormenores se ajustarían a lo indicado en la memoria adjunta al proyecto presentado en el Ministerio: "*Basta la sola inspección del plano para formarse una cabal idea del sistema de embarcadero que se proyecta.* ***Este tiene una longitud total de 234,87 metros****, que es la suficiente para cargar a flote los mayores vapores que se dedican al tráfico del mineral****, y todo el material que se emplea en él es de hierro, exceptuando los largueros, travesaños, las defensas y el tablero que son de madera****. El primer tramo tien una longitud de 161,587 metros con 5,40 de ancho para permitir la instalación de 4 vías de 0,45 que es el adoptado en el camino de cadena flotante. El segundo tiene una longitud de 73,200 metros con 14,63 de ancho, en el que van colocadas 10 vías. La principal, o, mejor dicho, la única razón que ha motivado el establecer la parte que propiamente debe llamarse embarcadero formando ángulo con el resto del muelle, ha sido la de conseguir que el buque a la carga presente siempre la proa al oleaje que se produce en aquella ensenada. En este segundo tramo del embarcadero, al cual deben atracar los buques,*

[48] Memoria de las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1884, Madrid 1887, p. 203.

se colocan 10 planchetas salientes F o sean 5 por cada lado; cada una de estas planchetas contiene un canal E por cuyo intermedio se eposita el mineral en las bodegas del buque. La principal razón que ha motivado el establecimiento de este crecido número de canales obedece a que se desea poder cargar dos buques a la vez en el menor tiempo posible, y esto solo puede conseguirse cargando en ambos costados con varios canales colocadas a corta distancia la una de la otra para que viertan al mismo tiempo el mineral en dos escotillas, evitando por este medio una doble maniobra. Diez vías interrumpidas en sentido longitudinal, apoyadas sobre unas planchetas de hierro fundido, permitirán hacer con deshago todas las maniobras de carga, disponiendo de suficiente emplazamiento para tener un buen número de wagones cargados sin interrumpir la marcha del tranvía de cadena flotante cuando por cualquier circunstancia imprevista haya que paralizar momentáneamente el cargue. Al llegar las wagonetas cargadas a la extremidad S del primer tramo del embarcadero las coge un peñón, y como estas no pesan, cargadas, más que 800 Kilogramos se manejan en la plancha Q haciéndolas girar con facilidad en cualquier sentido, encarrilándolas en la vía que más conviene para descargarlas en una de las canales con el auxilio de otras planchas Q´ , colocándolas después de descargadas, y con igual facilidad, en la vía que se desea, así del uno como del otro costado. Al llegar la wagoneta a una de las planchadas se coloca en un ligero bastidor de hierro descentrado N que gira con el peso de éste, vertiendo de frente el mineral sobre la canal y volviendo a tomar por sí solo la posición horizontal después de descargado. Tanto la plancheta saliente como la canal se sube y baja por medio de la cigüeña F, y un gran farol colocado en A alumbrará el espigón cuando se carguen los buques durante la noche. En resumen, el embarcadero que se trata de construir en Dícido para el embarque de un mayor número de toneladas, es a todas luces beneficioso para aquella comarca, para la industria, para el comercio en general y más directamente para el Estado; por lo que se solicita, que si en su día llegara a caducar la concesión del rompe-olas, se tenga por válida y subsistente la concesión del embarcadero que es de mucha mayor importancia que el anteriormente aprobado, toda vez que no puede menos de reconocerse esta obra como de utilidad pública y no perjudicar ni menos afectar interés alguno de tercero"[49].

Las obras y los trámites burocráticos se llevaron a cabo con bastante celeridad. El embarcadero entró en funcionamiento el 17 de abril de 1886[50]. En los años en que estuvo trabajando hubo momentos en que fue capaz de cargar en los buques llegados a Dícido hasta 1.700 toneladas diarias. Pero no fue mucho el tiempo en que se mantuvo de pie y en activo: en la madrugada del 30 de diciembre de 1894 un gran temporal que azotó a toda esta zona de la costa cantábrica en tan solo dos horas se llevó el embarcadero[51]. Y, es que faltaba el tan ponderado al principio rompeolas.

[49] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 40, "Embarcadero en la ensenada de Dícido, Memoria", 26 de diciembre de 1883.
[50] Prada, febrero de 1997, ob. cit.
[51] Ibídem.



EPILOGO: CARGADEROS CANTILEVER (1896 – 1975)

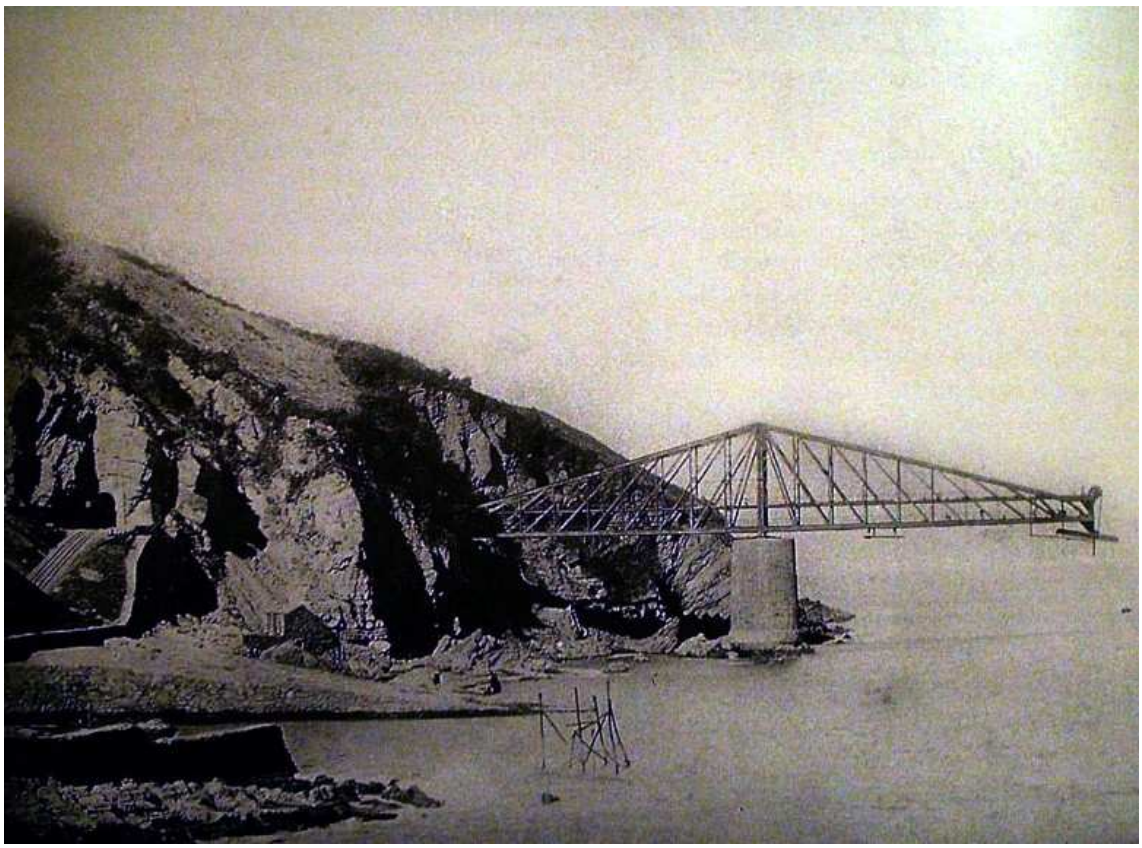
La producción minera, sin el embarcadero, aunque con menor intensidad, no cesó a lo largo del fatídico año 1894. La alternativa fue realizar los embarques a través del vecino cargadero de Saltacaballo de la Compañía de Setares. Entre tanto, se construyó todo lo rápidamente posible otro cargadero, pero con el nuevo sistema en voladizo de cantiliver, encargado al belga J.L. Lecocq y diseñado por Seyring en París, siguiendo el ejemplo de Saltacaballo y del también muy próximo del Piquillo[52]. "La solución consistía en una estructura metálica en *cantilever*, de 94 m. por 6 de ancho, apoyada en una pila tronco-cónica de fábrica de sillar que lo elevaba a 14 metros sobre las mareas más altas apuntalándose a la roca uno de sus extremos para impedir la basculación. Disponía de dos pisos con doble día y dos tolvas superpuestas, correspondiendo una a cada piso, por las que caía el mineral a una vertedera regulada por dos cadenas enrolladas en uno"[53].

La única modificación técnica de cierta importancia de este nuevo cargadero, pues así se mantuvo prácticamente una treintena de años, tuvo lugar en 1929, cuando un sistema de correas o cintas "sin fin" sustituyó al empleo de vagones[54]. Pero, el viejo proyecto de crear un auténtico puerto en el ensenada de Dícido se había diluido definitivamente.

[52] A short history of the Dicido Iron Ore Company..., Londres 1909. Compendio de la historia del cargadero de Dícido.
[53] Homobono, ob. cit., p. 111.
[54] Prada, febrero de 1997, ob. cit.

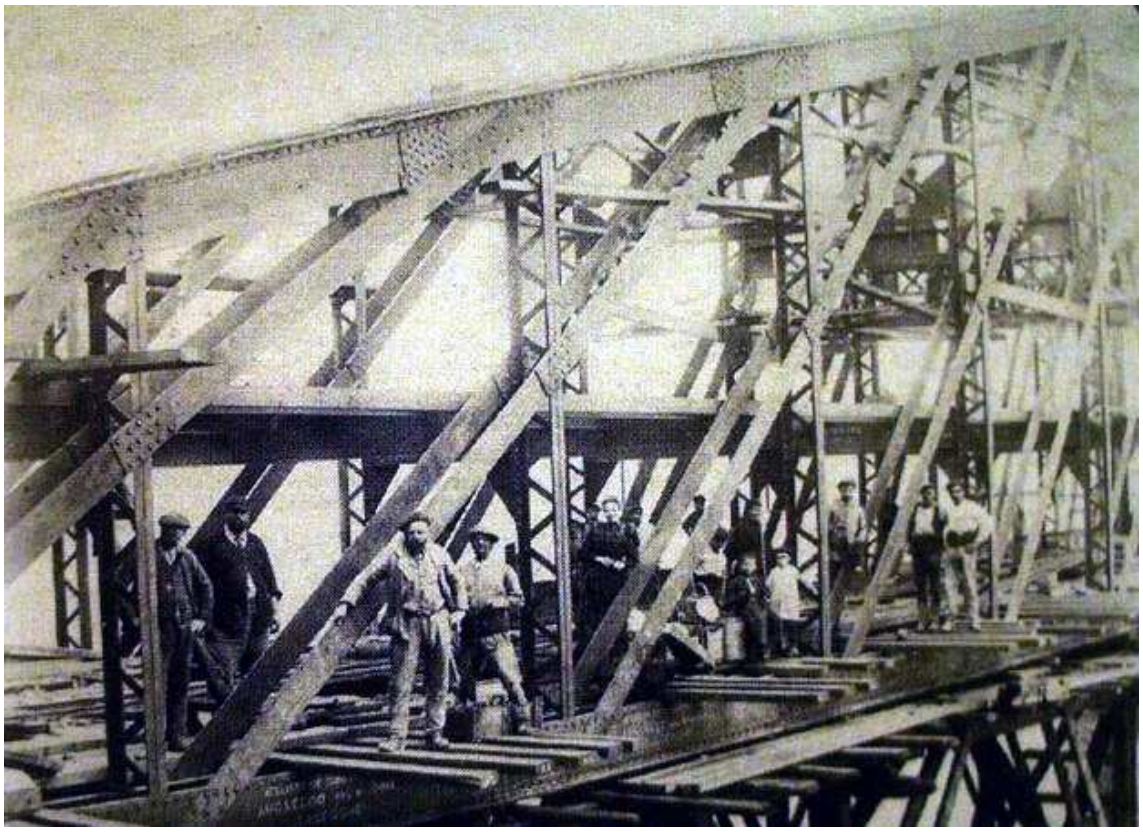
Este nuevo cargadero estuvo trabajando hasta "La madrugada del 23 de agosto de 1937 antes de que entraran las tropas de Franco, este cantilever fue dinamitado y derribado por las fuerzas republicanas en retirada. Solo quedó utilizable el pilar de mampostería en que se apoyaba... En pocos meses se instaló en Dícido un nuevo cargadero construido por *La Basconia*, con iguales características, pero más sencillo y con una sólo cinta trasportadora"[55]. La obra de sustitución del cantiliver volado se finalizó al acabar el mes de junio de 1938 con técnicos y mano de obra de *Altos Hornos de Vizcaya*.

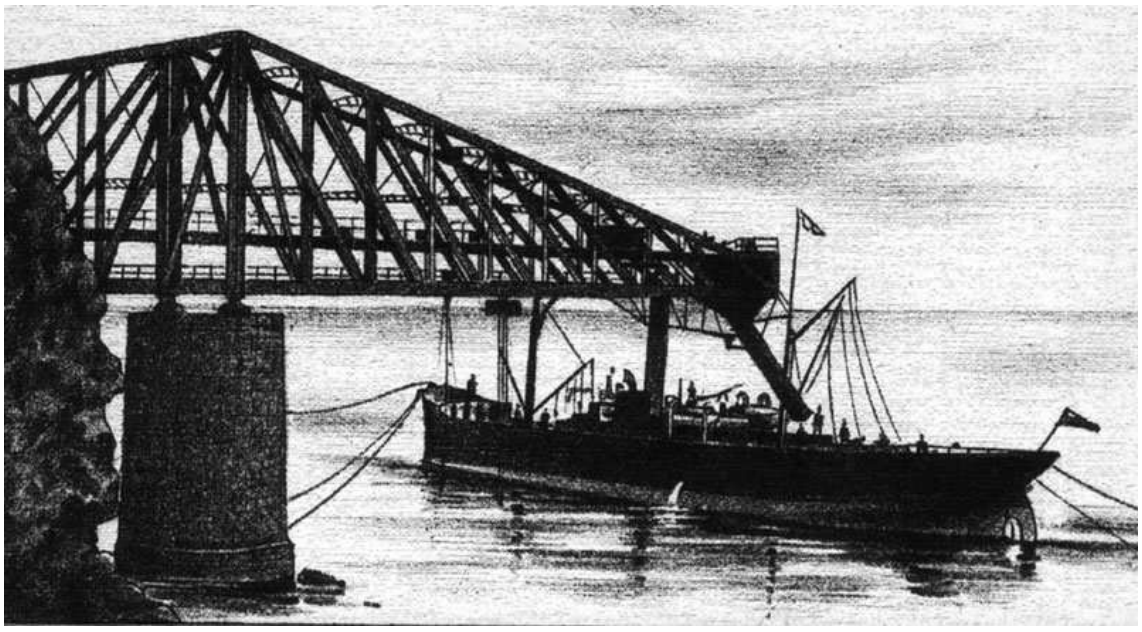
Hasta el tardío año 1975 estuvo de nuevo funcionando. Momento en que la empresa propietaria se decantó por utilizar camiones que ahora llevaban el mineral hasta la siderurgia pesada de Bilbao[56].

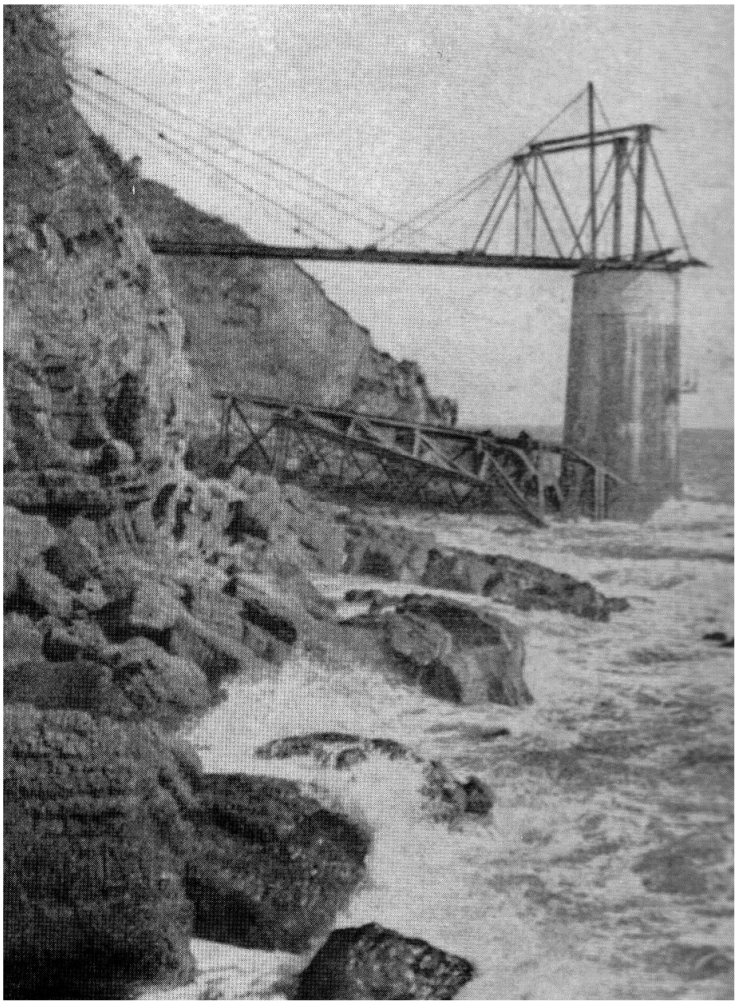


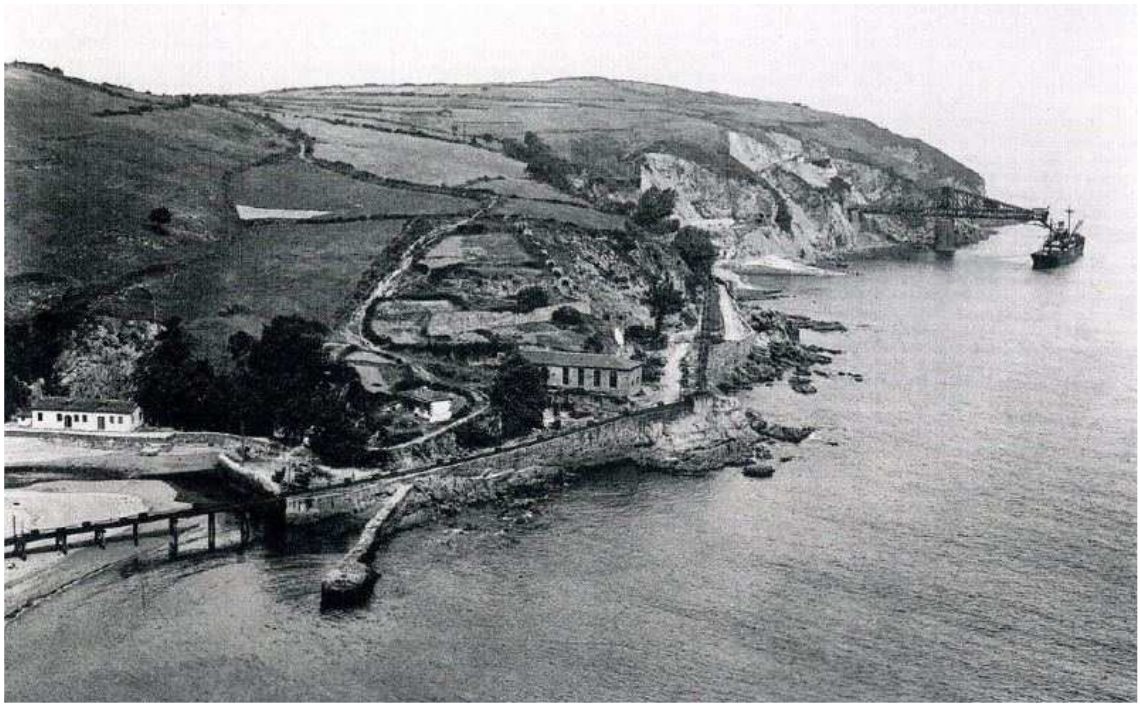
[55] Ibídem.

[56] Como símbolo de un brillante pasado industrial, minero y marítimo, y último sobreviviente de otros parecidos, el cargadero de Dícido afortunadamente todavía se mantiene de pie. Después de años de concienciación social e institucional sobre el valor arqueológico, industrial y portuario, hoy se encuentra en proceso de recuperación bajo la perspectiva de Patrimonio cultural. Tras haber pasado su propiedad por manos de empresas inmobiliarias e industriales, el Ayuntamiento de Castro Urdiales se hizo con la titularidad del cargadero en el año 1986, salvándolo de un más que seguro desguace para chatarra.









Tumba, en el cementerio inglés de Bilbao, de Juan Bailey Davies.

PROYECTOS PORTUARIOS EN CASTRO URDIALES

POYECTO DE RAFAEL MARTÍN, 1884 (AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES)

Tenían bien aprendida la lección los regidores municipales desde los tiempos en que se tramitó el expediente de su protegido Carlos Hodgson. El nuevo proyecto tenía que ser excelente en todos los sentidos. Bien presentado, bien elaborado según el protocolo de la época, con abundantes estudios previos sustentados todo lo científicamente que fuera posible, y que presentara objetivos novedosos en comparación con otros proyectos anteriores.

Y se consiguió. El proyecto de Rafael Martín estaba elaborado con un lujo de detalles nunca antes conocido en un estudio portuario para Castro. Incluía, además de los ya clásicos espigón de rompeolas y contradique del Torrejón, otros muelles, dársenas y espacios auxiliares, hasta entonces no planteados.

La memoria comenzaba recogiendo las dos argumentaciones elementales que sustentaban la necesidad de construir un puerto desarrollado: necesidad de un puerto de refugio y de un puerto comercial dedicado preferentemente al embarque de minerales: "*Animado de este loable afán el Ayuntamiento de Castro-Urdiales, con justa razón en juicios esperanzas fundado, pretende hoy realizar obras que pongan su puerto en condiciones de poder servir las necesidades que la industria y el comercio han de exigir y que han de serles cada día más precisas para el desarrollo de su prosperidad*"[57].

COMO PUERTO COMERCIAL Y EMBARCADERO DE MINERALES

La visión de Castro como puerto de refugio era una buena forma de empezar los argumentos para ampliar definitivamente su puerto. Pero ahora la columna vertebral de todo el proyecto pasaba por la óptica comercial: "*Bajo el punto de vista comercial es digno también de atención como vamos a demostrar. La villa de Castro cuya población actual es de 4.339 habitantes según el censo de 1880 presenta en su aspecto los caracteres distintivos del bienestar y los indicios del acrecentamiento de su importancia patentizados en la amplitud y hasta riqueza de las construcciones urbanas que en su recinto se están llevando a cabo y en los elementos de ilustración y comodidad que posee y que se están creando.*

[57] A.G.A., s. O.P., caja 1.221, nº. 50, Memoria descriptiva, 1884.

Su comercio en los próximos años de 1880 y 1881 de que hemos tomado los datos consignados en el anejo nº. 1 de esta memoria prueban de una manera palpable el crecimiento de importación y exportación.
El movimiento mercantil por cabotaje está representado por una cifra de 10 a 12.000 toneladas y el extranjero por un total de 17 a 30.000.
Las diferencias en el comercio de cabotaje son de uno a otro año poco importantes; no así las del comercio con el extranjero, pues mientras la importación en 1880 fue de 158 toneladas en 1881 llegó a 218 casi una mitad más siendo aún mucho más notable el aumento en la exportación que de un año a otro se elevó de 16.304 toneladas a 28.492, 7/10 más.
El principal artículo exportado o mejor el que casi totalmente constituyó la exportación fue el hierro en estado de mena y alguna si bien pequeña parte en lingote.
Como quiera que el embarque de minerales ha de ser el que más ha de utilizar el puerto, vamos a hacer algunas indicaciones que pongan de manifiesto las ventajas que bajo este punto de vista proporcionará el nuevo puerto de Castro-Urdiales. Desde la parte central de la provincia de Asturias donde termina la gran formación siluriana, pobre en minerales, que constituye su zona occidental empieza una región que por su riqueza contrasta con aquella, cuya primera parte la constituyen las abundantes cuencas carboníferas de dicha provincia, presentándose también el mineral de hierro si bien no la abundancia ni con las buenas condiciones que existe en la de Santander y que van siendo mayores a medida que se camina hacia el Este acercándose a los criaderos de Vizcaya sin otros rivales en el mundo que los de Suecia.
La villa de Castro-Urdiales se halla situada en la zona más rica. Entre ella y la de Bilbao se extiende la célebre comarca minera de Somorrostro, y todos los montes que rodean a Castro encierran en más o menos proporción el mineral de hierro. Algunas minas con las de Dícido a las que el mar ofrece un medio aunque peligroso de transporte, no lejos del yacimiento, están en explotación; pero otras muchas no se explotan por falta de puerto pues si bien para el transporte terrestre hay buena carretera, las grandes dificultades con que se lucha para el embarque impiden beneficiarlas.
Así pues el día en que Castro-Urdiales posea un puerto seguro y de cómoda estancia, su comercio de exportación aumentará considerablemente. En primer lugar habrán de embarcarse allí los minerales que explota una compañía inglesa cerca de Dícido y que se cargan dificilísimamente en el pequeño y desabrigado fondeadero del mismo nombre llevándolos a bordo en pinazas y teniendo que interrumpir la operación a poco que la mar se pique, porque los buques se ven obligados a ir a refugiarse en la concha de Castro. He tenido ocasión de presenciar lo ocurrido con dos vapores ingleses durante mi estancia en la villa y los he visto ir a Dícido y volver de allí tres veces de las cuales la primera tuvieron que regresar sin haber puesto ni un terrón de mineral en la bodega y las otras dos con el flete incompleto y sin embargo los temporales que les hicieron guarecerse en Castro no

merecían el nombre de tales pues eran las menores alteraciones que pueden producirse en esta costa con viento del N.O.

Además afluirán los de la zona minera que todavía está sin explotar y aun alguna parte de los de Somorrostro, muchas de cuyas minas están más cerca de Castro que de Bilbao y si bien hay que tener presente la importancia comercial ya de antiguo adquirida por esta villa y que hay ya ferrocarriles mineros establecidos hasta el Desierto en la margen izquierda de la ría lo cual impedirá, que sobre todo en el principio, cambien las corrientes mercantiles, parece probable que ante las ventajas de un trayecto más corto y un puerto bien abordable a todas horas, sin los inconvenientes y los riesgos que son consecuencia de la mucha frecuentación de la ría de Bilbao de los largos intervalos en que está cerrada para entrar y salir y del corto plazo que aun en épocas bonancibles da una marea para permitir holgado paso a través de un canal estrecho, las minas que más tarde se exploten busquen su embarque en Castro, donde la seguridad se traducirá en economía en el flete y aun algunas de las que en la actualidad transportan sus minerales a Bilbao hallarán quizás ventaja en conducirlos a Castro el día en que construido el ferrocarril de la costa que no hace mucho se estudió resulten a favor de este puerto todas las ventajas.

Respecto a este ferro-carril es tan indispensable para el comercio y el adelanto industrial de las provincias del N. y tan conveniente al mismo tiempo para la defensa militar de nuestra frontera septentrional, que consideramos fuera de duda su realización en no lejano día, impuesta por exigencias comerciales, políticas y estratégicas.

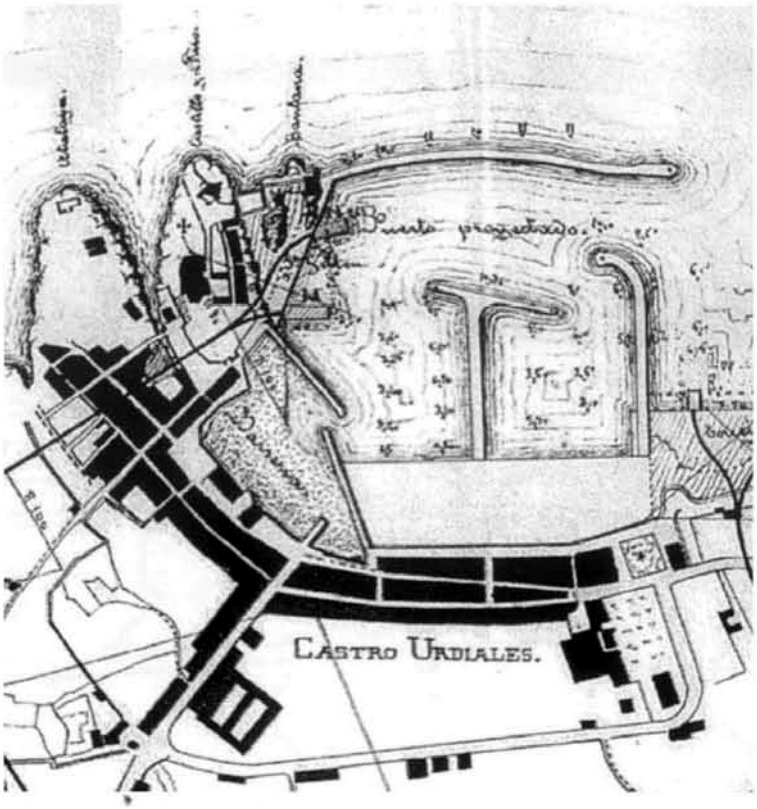
Hemos dado la preferencia a la industria minera al examinar los elementos que hacen necesaria la obra que proyectamos y que patentizan sus ventajas futuras, porque ella es sin duda alguna la que ha de dar vida y movimiento incalculables al puerto; pero además hay otros que aunque no de tal cuantía son sin embargo importantes. Existe una fundición de hierro que promete desarrollo y por último Castro-Urdiales posee una brillante escuadrilla de lanchas pescadoras que aportan un abundante fruto conquistado con la destreza y el arrojo de sus marinos, que en número de 600 se dedican a la pesca y sostienen así 14 fábricas de conservas y escabeches.

El comercio de importación está en cierto modo relacionado con el de exportación, pues cuando otras causas no influyen en contra, el buque prefiere el flete para los puertos donde tiene seguro el retorno, por cuya razón es lógico suponer que en Castro ha de verificarse el mismo.

Creemos haber demostrado suficientemente que la construcción de las obras que proyectamos es necesaria y conveniente y que las reclama el comercio marítimo y la industria por dos conceptos como habilitación de la concha de Castro-Urdiales para puerto de refugio y como puerto comercial.

Cuando hayamos expuesto el plan de las que constituyen nuestro proyecto demostraremos que realizadas gozará de las ventajas y reunirá las condiciones que bajo el primer aspecto son necesarias; hacerlo antes de esa exposición nos obligaría

a indicaciones previas que quitarían claridad y orden a nuestro trabajo descriptivo"[58].



[58] Ibídem, pp. 6-9.

FIEBRE DE EMBARCADEROS Y CARGADEROS EN LA COSTA CASTREÑA (1885 – 1907)

El ambiente en Castro Urdiales, allá por el año 1885, se puede calificar de auténtica ebullición y de optimismo en el inmediato futuro económico. Allí estaban, ya con toda su plenitud, los años dorados de la minería. Pero también reinaba cierto desasosiego, aunque mejor sería decir incertidumbre, sobre el porvenir del puerto. La expulsión de Ramón Pérez del Molino abría teóricamente de forma total las puertas a la posibilidad de cambios. Sin embargo, como decimos, aún no se sabía si el Estado acabaría tutelando y amparando económicamente las mejoras portuarias, o si el que iba tener que tirar del carro era el propio Consistorio, o, finalmente, si de nuevo se iba a dar posibilidad a la iniciativa privada para participar en la construcción de nuevas obras.

Ahora bien, una cosa estaba clara: las perspectivas del gran negocio minero se traducían en unas explotaciones que estaban trabajando a un ritmo hasta entonces no conocido y en una verdadera catarata de proyectos y realidades de vías férreas, cuya finalidad era llevar el mineral hasta la línea costera. No obstante, también era evidente que existía un gravísimo problema de "cuello de botella": en prácticamente toda la costa de la jurisdicción castreña los puntos de embarque con garantías de agilidad y seguridad eran inexistentes. Dramáticamente se había perdido la oportunidad de mejorar las cosas, y se había malgastado el tiempo de más de una década: "*el mineral de hierro ha adquirido gran valor y una demanda tal que se coloca enseguida cuanta se presenta en los puertos, y en ellos pueden hacerse contratos para entregar en plazos cortos o largos cuanta se quiera. Pues bien, a pesar de todas estas favorables circunstancias, con la muy apreciable además de ser factible sin gastos enormes la creación de una abrigo en nuestra concha, que permitiera el establecimiento de embarcaderos económicos para la carga directa del mineral, el concesionario de este puerto y ferrocarril a Sopuerta D. Ramón Pérez del Molino, dueño de la parte más rica del referido coto, nada ha hecho por desgracia, defraudando las halagüeñas esperanzas que acariciaban con júbilo los hijos de Castro, quienes creían en breve plazo ver transformado su pequeño puerto que apenas mide cuatro hectáreas, y que se queda casi en seco, en otro capaz para dar abrigo a gran número de vapores de alto porte que habían de conducir el mineral arrastrado por el ferrocarril a mercados extranjeros*"[59].

Como bien decía, y acabamos de ver, la memoria redactada en el proyecto del Ferrocarril de Somorrostro a Castro, se había perdido una gran oportunidad. El drama estaba en que sin puntos de embarque, a pesar de

[59] A.M.C.U (Archivo Municipal de Castro Urdiles)., leg. 1.802, doc. 1, "Proyecto de ferrocarril de Castro Urdiales a Memerea (Somorrostro)…", p. 2.

minas pujantes y ferrocarriles modernos, mal podían progresar las cosas: "*bien se puede considerare ha sufrido igual suerte, pues ambas dichas se completan, y separadas serían perfectamente inútiles, pues tan imposible es la explotación de las minas sin ferrocarril que conduzca sus productos a la costa (por no poder el mineral de hierro soportar los gastos de acarreo más ordinarios) como sin puerto de buenas condiciones para grandes buques que lo eciban a bordo directamente*"[60].

PRIMERO, UN EMBARCADERO EN EL TORREJÓN, 1885

Todo los sectores relacionados con la minería de la jurisdicción empezaron a moverse y a pensar en qué lugar poder solicitar y construir embarcaderos de mineral. No se podía esperar a que en Castro se construyera finalmente un puerto nuevo en toda la extensión de la palabra. Así, en el mismo año 1885, cuando el Ayuntamiento acababa de recibir el proyecto encargado al ingeniero Rafael Martín, y empezaba a tramitar los efectos de la cesión del mismo al Gobierno, fue solicitado oficialmente el permiso para construir un embarcadero de mineral en las estribaciones de la punta del Torrejón. Curiosamente en el lugar en el que los distintos proyectos para el futuro puerto de Castro colocaban la ubicación del contradique o muelle comercial.

La petición estaba hecha por el grupo empresarial que también gestionaba el trazado de una línea férrea de Sopuerta a Castro, diseñado por el conocido ingeniero Peñarredonda. La razón de la solicitud era, una vez más, la de dar salida a la producción minera: "*El proyecto de un embarcadero en el puerto de Castro Urdiales, cuya concesión se solicita, es el complemento del proyecto del ferro-carril concedido en 11 de noviembre de 1873 para la explotación de las minas de Sopuerta. La explotación sería imposible sin los medios de dar salida al mineral, y si bien se han presentado varios proyectos para establecer un puerto en aquella localidad, y existe una concesión hecha, es de lejana realización; y aunque la obra se llevase a cabo habrían de transcurrir muchos años, antes de ver realizado el proyecto. Entre tanto, es forzoso habilitar para la exportación del mineral algún medio provisional de embarque, que pueda, en su día, formar parte del puerto definitivo (...).*
Con estos datos un embarcadero en condiciones normales, debería proyectarse de manera que pudiera embarcar unas 600.000 toneladas al año. La reducida ensenada de Castro, considerándola comprendida entre las peñas de Santa Ana y la Punta del Torrejón, afecta la forma de una estrecha zona de unos 350 metros de longitud y de 250 de anchura máxima, en cuyo fondo se encuentra situado el pequeño puerto de Castro Urdiales. La ensenada reúne excelentes condiciones de calado, aunque el fondo sea de roca. Está desabrigada desde el Nornordeste al Sur, pero a poco que se aleje de la playa, ya va descubriendo más hacia el Nor-este; es decir, hacia el lado de los temporales, que se hacen

[60] Ibídem, p. 3.

sentir reciamente aún dentro del mismo espacio abrigado, pues la marejada del Noro-este, recala, en el interior, como procedente del Nordeste. De manera que, en definitiva, se puede considerar abrigado de los temporales, sólo la mitad Norte de la ensenada.
De lo expuesto, se deduce, que el sitio más conveniente y abrigado para establecer el embarcadero sería el que se encuentra al Norte o lo más cerca posible de las peñas de Santa Ana; pero esto obligaría a cruzar con el ferrocarril todo el pueblo de Castro y a inutilizar una parte del puerto actual cosa irrealizable. Desde allí, no queda sitio disponible hasta la extremidad Sur de la ensenada; es decir, cerca de la punta del Torrejón, en la parte más desabrigada. En cualquier punto intermedio, además de la imposibilidad antes enunciada que subsistiría siempre, aunque en menor grado, obstruiría la entrada del puerto actual, lo que no es admisible. Es pues forzoso, aprovechar, para embarcar el mineral, los días de bonanza, y estar dispuesto el buque para hacerse a la mar en busca de refugio en cuanto amague algún temporal. Por eso debe disponer de medios rápidos de embarque, para que un buque pueda tomar carga completa en doce horas; y no permanezca más de un día en el embarcadero. Así, disponiendo el embarcadero para buques de mil toneladas de carga, y calculando en 250, los días útiles en el año (cálculo a todas luces muy bajo) un embarcadero, en tales condiciones, debería servir, cuando menos, para la exportación de 250.000 toneladas de mineral.
Este cálculo dista notablemente de las 600.000 toneladas que se ha supuesto pueden exportar anualmente las minas, pero téngase en cuenta que aquella cifra exige una explotación regular que habrá de tardar algunos años en alcanzar; y un capital invertido en el material para la explotación, de las minas y del ferro-carril, que, de que no es fácil ni conveniente disponer desde luego. El embarcadero es un medio provisional de embarque, pues si la explotación de las minas ha de alcanzar tan gran desarrollo como la citada memoria supone, necesita para su servicio un puerto en otras condiciones.
Pero aun admitiendo que fuese indispensable exportar desde ahora las 600.000 toneladas, daremos medios, para que el embarcadero pueda, por lo menos, duplicar su servicio"[61].

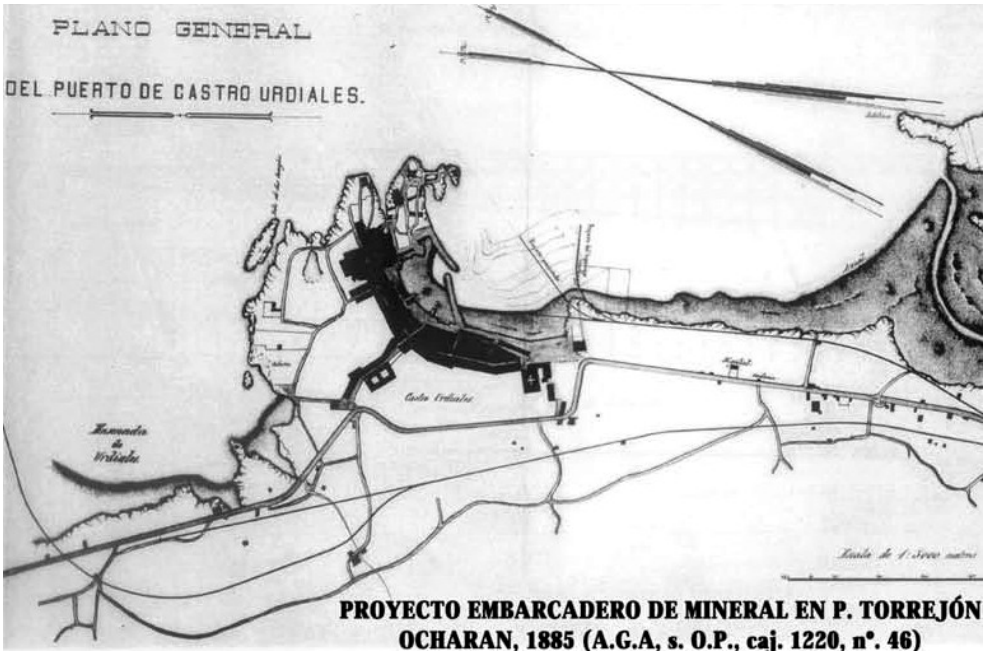
Aunque con algunas variantes, el embarcadero que se proyectaba se basaba en los mismos principios técnicos que el primero que se puso en funcionamiento un poco antes en la ensenada de Dícido: "*La cabeza del embarcadero llega a los fondos de 7 metros en mareas vivas equinocciales y dista 200 metros de la boca del puerto, para no estorbar a los demás barcos, la entrada en el puerto de Castro.*
El embarcadero se enlaza directamente con el ferro-carril por medio de una curva de 120 metros de radio (...). Este lleva dos vías, una que sirve para el depósito de los wagones cargados conducidos desde las minas por el ferro-carril, y la otra se usa como apartadero para colocar en ella los vacíos. El embarcadero está dispuesto de manera que sirvan indistintamente ambas vías para los objetos.

[61] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 46, Memoria descriptiva de un embarcadero para el puerto de Castro, 1885.

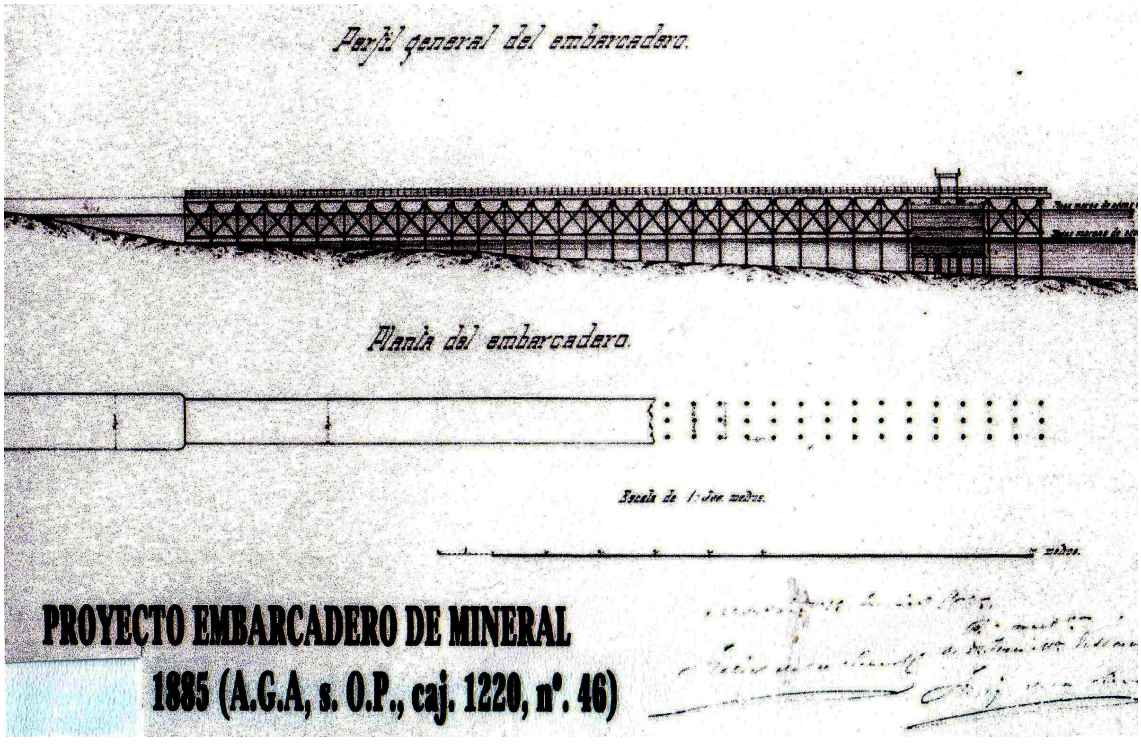
Dadas las condiciones de rapidez en el embarque y la naturaleza de las materias que se han de embarcar, está indicado, para el caso presente, el uso de embarcaderos, que, como los de Huelva en España, carguen por medio de vertederos. Sin embargo, las condiciones locales impiden en el caso presente que este procedimiento de carga se adopte, al menos para todos los estados de la marea. Para ello sería preciso elevare el piso del embarcadero seis u ocho metros, altura que habría de ganarse, antes, en el ferro-carril, lo cual no parece fácil dadas las condiciones del terreno y del pueblo de Castro. El coste crecería también, y los riesgos de destrucción de obra tan elevada expuesta a los terribles embates del mar cantábrico. Por todo ello se da la preferencia a la carga por medio de grúas.
El sistema más sencillo de embarcaderos de este género, y también el más económico, cuyo tipo existe en la Coruña es una combinación del hierro con la madera, consta de una serie de pilares de hierro, formando tramos de 5 metros, que sostienen un piso de madera, formado con traveseros y largueros cubiertos por un entablonado. El ancho es de 8 metros y lleva llas dos vías de servicio, una según se dijo para los wagones cargados, y otra para depositar en ellos los vacíos"[62].

Tal como el transcurso del tiempo evidencia por si mismo, este proyecto de embarcadero, apadrinado por José María Villacampa y Félix de la Puente, poseedores de varias concesiones mineras en Sopuerta, no llegó a prosperar. Aunque sí se tuvo muy en cuenta por la Administración. Tanto que incluso el Ingeniero Jefe de Santander, convencido de la viabilidad del asunto, sólo introdujo en su informe la variante de mover la dirección del embarcadero más hacia la playa; es decir, dar una colocación más perpendicular con respecto a la costa (ver plano adjunto). Al final fue el Ayuntamiento quien se opuso tajantemente al proyecto: formada una comisión de estudio, argumentó que la construcción del embarcadero era peligrosa, tanto para los barcos pequeños de pesca de la Villa como para los potenciales buques mercantes que se acercaran en busca de minerales. Y es que el Ayuntamiento estaba en plena fase de negaciones para convencer al Gobierno de la necesidad de construir, de una vez por todas, un rompeolas y un contradique que dieran abrigo a la concha castreña.

[62] Ibídem.



PROYECTO EMBARCADERO DE MINERAL EN P. TORREJÓN OCHARAN, 1885 (A.G.A, s. O.P., caj. 1220, nº. 46)



DON LUIS OCHARAN PRETENDE HACERSE CON EL CONTROL DE LOS EMBARQUES DE MINERAL EN CASTRO

Los planos del anterior y primer proyecto de embarcadero para Castro Urdiales, evidencian enseguida la importancia que tenían a corto plazo en los negocios de explotación y exportación de mineral las vías férreas a la hora de enlazar las minas con la costa en la propia Villa. Una de ellas se pensaba ubicar, hasta llegar al embarcadero futuro del Torrejón, en la línea litoral que venía desde la playa. Pues bien, precisamente en esta zona es donde un personaje de enorme importancia en la historia contemporánea castreña, y, además, también en otros niveles distintos a los puramente portuarios y económicos, Luis Ocharan Mazas empezó a "mover ficha" en el año 1886, uno después del primer proyecto de embarcadero en el Torrejón. El Ayuntamiento, en el pleno que tuvo lugar el 6 de abril de aquel 1886, estudió la petición y las condiciones con las que se pretendía levantar un cargadero[63]. Pero, y esta es la novedad, una "Real Orden de 30 de junio de 1886, autorizando, de conformidad con lo informado por la Sección Cuarta de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, a don Luis Ocharan Mazas, para que (...) construya en el puerto de Castro Urdiales, desde el jardín de la Barrera hasta el camino de la bajada a la playa un **dique malecón**..."[64], cambiaba radicalmente el panorama.

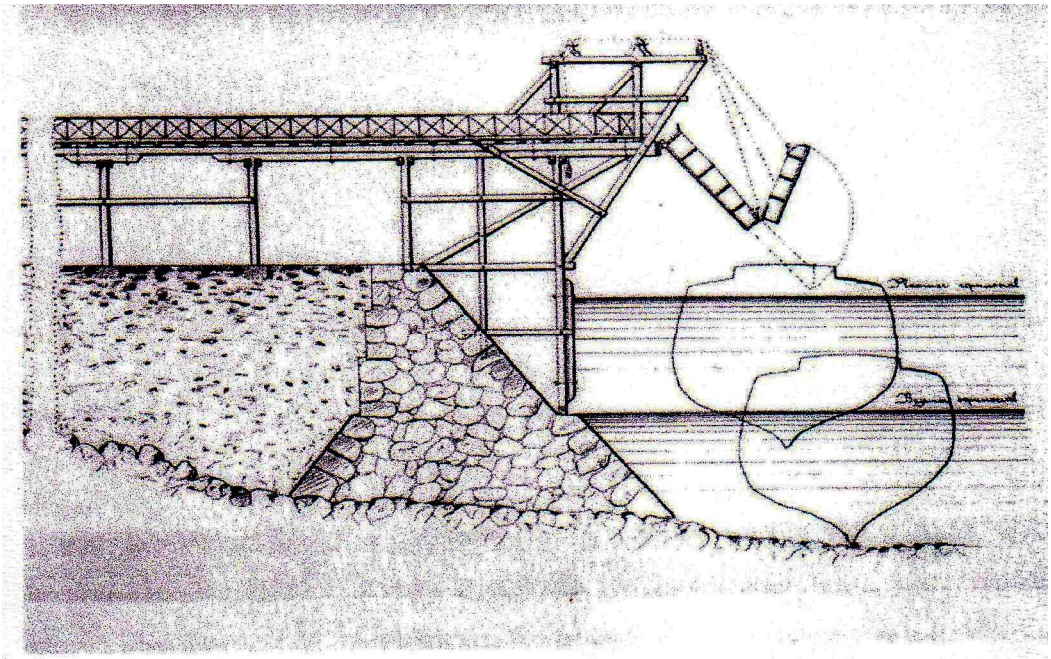
MUELLE DE OCHARAN MAZAS

La orden firmada por el ministro Montero Ríos daba al peticionario tres meses para empezar las obras. Estipulaba que en el primer año debía estar ejecutado al menos el 10% del total de las obras proyectadas, y que debía cuidar el detalle de colocar en el dique cada 80 metros una escalera de salvamento. Pero, ¿qué había pasado y qué pretendía Ocharan Mazas?

Aunque todavía está pendiente un profunda obra de investigación sobre su biografía, de la que sin duda es merecedor tanto por su talla intelectual como por su faceta de emprendedor hombre de negocios, podemos decir que Don Luis no era castreño de nacimiento: había nacido en Bilbao en el año 1858. Sin embargo, tenía, y mantuvo siempre, fuertes lazos familiares Castro. Villa con la que salvaguardará hasta el final de su vida una vinculación sin fisuras. En esencia, podemos afirmar que Ocharan Mazas fue un activo miembro de la entonces pujante burguesía de los negocios de Bilbao. Participó en

[63] A.M.C.U., L. 14, Actas, 8 de abril de 1886.
[64] Memoria sobre la Obras públicas desde 1º de enero de 1886 a 31 de diciembre de 1887, Madrid 1889, pp. 249 y 250.

bastantes iniciativas empresariales, y entre ellas, en la explotación de la cuenca minera de Castro y zonas aledañas. Conocía como la palma de su mano absolutamente todos los entresijos de esta Villa y su comarca[65].



"EMBARCADERO TIPO PARA SAN GUILLÉN Y EL TORREJÓN"
PROPUESTO POR OCHARAN MAZAS
(A.G.A., s. O.P., caj. 1221, nº. 52)

Ocharan Mazas magníficamente colocado políticamente en la Villa y con amplios contactos cerca de los poderes ministeriales, debió conocer de primera mano las perspectivas que a corto plazo se abrían para el entramado portuario castreño. Fue consciente de que las obras de mejora integral del puerto promovidas por el Estado iban a ir, si al final se efectuaban, muy despacio. También se dio cuenta de que tal como estaba "explotando" la actividad minera no se podía esperar mucho tiempo y, que era inevitable empezar rápidamente en el propio Castro Urdiales a erigir, a modo de alternativa de un puerto nuevo, embarcaderos. Sabía asimismo Ocharan que uno de los puntos más "golosos" para efectuar uno de ellos era precisamente

[65] Hasta tal punto Ocharan conocía a fondo todo lo castreño que escribió una novela, "Marichu" : sin duda alguna, el mejor compendio realizado hasta ahora sobre las costumbres y forma de vivir tradicional de los castreños. Además, actuó como importante mecenas cultural de arquitectos y artistas tan celebres como Eladio Laredo.

la punta del Torrejón. Iba a empezar a "marcar su territorio"; a hacerse con el control de los posibles puntos en que se podían colocar embarcaderos, y comenzó con aquella zona.

Conocía perfectamente que dominar el espacio cercano al viejo Torrejón suponía controlar la llegada posible y el trazado del ferrocarril minero, de las más que lógicas construcciones auxiliares aledañas, y, de paso, como enseguida veremos, poder hacerse con un montón de solares urbanos en una época de plena expansión urbana de.

¿Cómo lo haría? Pues, recubierto de un mantón de filantropía, ofreciéndose al Ayuntamiento y al Gobierno para costear la construcción de un malecón o muro de defensa entre aquella punta del Torrejón y la playa.

Ocharan levantó el muro con un presupuesto teórico de salida de 160.000 pesetas, que según Luciano Prada, el mayor estudioso de esta obra y para la que ha manejado fondos documentales procedentes del Archivo municipal y del desaparecido de la Ayudantía de Marina, "El muelle de Don Luis Ocharan entre el Torrejón y la Rotonda de la Playa de Brazomar, está construido mediante sillares de piedra caliza de hasta un metro y más de largo, por cincuenta de alto y ancho. A todo lo largo tiene un relieve en cornisa para rebote de las olas (en gran parte tapado ahora por el Paseo Marítimo) y finalmente donde ahora está la barandilla o balaustrada, iba una línea de sillares de casi un metro cúbico cada uno"[66].

Tardó años en acabar la obra. Todavía en 1890 se hacían algunos trabajos. Pero ya justo en los años en que se verá por fin la verdadera intención de Ocharan: construir varios cargaderos de mineral. Ahora, de momento, con la obra del nuevo muro había conseguido perfectamente bosquejar felizmente sus fines estratégicos. Controlaba los accesos al Torrejón, el posible trazado del ferrocarril que podía pasar precisamente por encima del nuevo muelle, y, además: "Por la construcción del muelle se le concedió a Luis Ocharan una serie de terrenos ganados al mar, entre ellos lo que conocimos como "Playa Chiquita", un espacio de 200 metros de largo y entre 30 y 40 de ancho, que eran restingas y arenal que se llenaba con las mareas, entre el nuevo muelle y las fincas..."[67] "(...) se le concedieron los terrenos ganados al mar, y entre ellos toda la zona donde ahora está la "Residencia" entre el Hospital de San Nicolás y la llamada "Pesquera", y se trazó la calle María Aburto, que se trataba de una pista por donde trasladaban el material, en particular grandes bloques de piedra, desde la cantera del Torrejón hasta las obras del muelle. Hay

[66] Prada, Ilustración, diciembre de 2001.
[67] Prada, Ilustración, marzo de 2001.

fotografías de una línea ferroviaria por donde circulaban las vagonetas ..." "Entre los espacios ganados al mar y cedidos a Luis Ocharan por la construcción del muelle de su nombre, se hallaba lo que se conoce como "La Pesquera". Era un entrante del mar que lo hemos conocido rodeado de altos muros, entre el citado muelle y la carretera general u por otro lado la calle María Aburto y el callejón de la Arboleda, formando un trapezoide. En el lado oeste, en un corto espacio que daba a la carretera general, Ocharan mandó hacer un jardín, con altas tapias y una glorieta junto a la carretera, para el entretenimiento de su esposa María Aburto e hija"[68].

El "negocio" fue redondo para Ocharan Mazas. Y, encima, quedó ante la opinión del vecindario como un "gran señor" y benefactor de Castro. Tanto es así, que en la sesión del 14 de abril de 1887 el Ayuntamiento, reconociendo expresamente su labor, acordó poner su nombre al muelle que había construido y, además, honrarle con el título de "Hijo Adoptivo de la Villa"[69].

CASCADA DE CAGADEROS PARA DON LUIS

Por fin, ya sin tapujos, en el año 1890 salieron a la luz los verdaderos intereses y ambiciones de Don Luis: construir nada menos que ocho embarcaderos de mineral; cuatro de ellos en la ensenada de Urdiales, dos en las inmediaciones de San Guillén y otros dos en la punta del Torrejón. Además, pretendía instalar "*un Ferro-carril, que desde el Río de Sámano venga a cada uno de los embarcaderos y los de unión de unos con otros...*"[70]

Bien sabía lo que hacía Ocharan. Curiosamente, aunque no en tan alto número, los cargaderos que años después se construirán en Castro y Urdiales se levantaron en las proximidades de las zonas por él pensadas.

Los detalles de las obras pretendidas pueden verse en los planos y dibujos adjuntos, pero los parámetros técnicos merece la pena leerlos directamente en el dictamen favorable hecho por el Gobierno Civil de Santander: "*Dos son los tipos que se presentan para estos embarcaderos; el primero usado para los de Urdiales y el 2º para los de San Guillén y Torrejón en Castro-Urdiales.*

[68] Prada, Ilustración, abril de 2001. En 1896 el cronista de un semanario castreño recordaba que "Con motivo de la construcción del muelle de Ocharan Mazas, ganó el constructor al mar una faja de terrenos, que, divididos en zonas de a treinta metros por amplias calles unirán el nuevo muelle con el camino real, constituyendo la primera zona de ensanche de la población, Fray Verás, 27 de septiembre de 1896.

[69] Prada, Ilustración, agosto de 1999.

[70] A.G.A., s. O.P., caja 1.221, nº. 52, "Informe del Ingeniero Jefe de la Provincia sobre el proyecto de embarcaderos (...) que solicita construir Don Luis Ocharan y Mazas", Santander, 29 de octubre de 1890.

Los pertenecientes al Primer tipo tienen longitud de 52 metros, 40 metros, 25 metros y 16 metros y en sus cabezas caladas en las bajas mares equinocciales de 6 metros, 6,50 metros, 7 metros y 9 metros respectivamente. La disposición de este tipo que se representa en la hoja correspondiente de los planos, es la siguiente. De un depósito de mineral arranca la vía que ha de conducir los minerales hasta los buques atracados y va apoyada sobre traveseros, que a su vez lo están sobre cuatro largueros que por medio de zapatas refieren las presiones a pilotes, unidos entre si por una fila de cepos y una palizada con otra por cruces de San Andrés; al llegar a un escarpe del terreno, que forma la costa, sigue el mismo sistema, variando ten solo la naturaleza de las cruces de San Andrés citadas, que son de hierro forjado empotradas en los pilotes por cercos de hierro también y apretándose por medio de tornillos que tienen en el centro. El número de tramos es de 8 con una luz entre ejes de 6 metros. Encima de los traveseros va un entablonado general y la vía de servicio como dijimos y en el último tramo sobre un andamio de madera los tornos que ponen en movimiento una vertedera articulada con un tramo móvil en su extremo que se le hace cambiar de posición con las necesidades, por medio de una cadena. Este sistema está sostenido al llegar al escarpe antes citado por pilotes que tienen las mismas luces y disposición, con la diferencia de tener cada palizada tres filas de cepos y además uno longitudinal de hierro forjado, estando los pilotes empotrados en macizos de hormigón, echado sobre la roca y que tienen 2 metros en la cara superior por 3 metros de altura. Cada palizada se compone de cuatro pilotes en el 1º caso, o sea en el de carga, distantes 2,90 metros de eje a eje, las correspondientes al 2º, o sea el de apoyo, se compone de 6 pilotes distantes los extremos 2 metros y los interiores la cantidad antes dicha. En el último espacio entre cepos se apoya el travesero por una sofronda con jabalcones para fortalecer el sistema, así como en la parte superior del 1º sistema (...).

Con los embarques ganarán los pueblos inmediatos y con ellos el mismo Ayuntamiento y el pueblo donde radica por establecer varias familias dedicadas a esta clase de negocios, ganará la riqueza pública y con ella el Estado, asimismo con los derechos que le han de proporcionar los buques que entran a la carga. El proyecto, demostrada su posible realización por los documentos que lo forman con arreglo a las varias veces citada Instrucción, no siguiéndose perjuicio alguno y si solo inm4ensos beneficios, creo procede consultar a la Superioridad la concesión a D. Luis de Ocharan y Mazas, a perpetuidad, de cuatro muelles en Urdiales y dos en San Guillén sin más ramales férreos que los colocados sobre los mismos y que terminan en los depósitos que por de pronto deben situarse contiguos a los citados muelles, y con arreglo a los siguientes o parecidas condiciones:

1ª Las obras se ejecutarán bajo la vigilancia del Ingeniero Jefe de la provincia y con arreglo a l proyecto presentado.

2ª El concesionario las mantendrá siempre en buen estado de conservación y de modo que en caso de necesidad puedan amarrase a los tramos de madera los buques que usen de los embarcaderos.

3ª Si estos amenazasen ruina y el concesionario no quisiere repararlos estará obligado a arrancar los pilotes, dejando el emplazamiento en el estado que actualmente tiene.

4ª Queda igualmente obligado a deshacer a sus expensas los embarcaderos sin derecho a indemnización ninguna, en el caso de que así lo exijan los intereses del Estado y mediante orden de autoridad competente.

5ª Los embarcaderos podrán ser empleados gratuitamente por el Gobierno para embarque, o desembarque de tropas, material de guerra, o efectos de su pertenencia, cuando sea necesario.
6ª Las obras se empezarán dentro del plazo de tres meses y se terminarán en el de dos años a contar de la fecha de esta autorización.
7ª Dentro de los 15 días siguientes a la publicación de esta orden en la Gaceta, consignará el concesionario, en la Caja General de Depósitos la cantidad de 7.410,79 pesetas, como garantía de sus obligaciones, la cual le será devuelta, cuando acredite haber hecho obras por valor equivalente.
8ª La falta por parte del concesionario del cumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores, será motivo para que pueda acordarse la caducidad de la concesión, precediéndose en este caso con arreglo a las disposiciones establecidas en la Ley General de Obras públicas vigente"[71].

[71] Ibídem.

PROYECTO DE EMBARCADEROS DE OCHARAN MAZAS
(A.G.A., s. O.P., caj. 1221, nº. 52)

SALTACABAALLO

El 25 de febrero del año 1886 apareció publicada una Real Orden "autorizando a D. Eduardo Aznar y D. Ramón de la Sota, para que (...) construyan un embarcaderos en la ensenada de Salta Caballo a la Escalera, en el término de Ontón, distrito municipal de Castro Urdiales"[72]. Así se abría el camino para construir el primer cargadero de tipo cantilever en la costa castreña, cuyo ejemplo técnico seguirán luego otros, tal como ya hemos podido comprobar en una caso, al analizar lo sucedido en Dícido.

PRECEDENTE: CARGADERO DE MILLO

Justo en la parte más occidental de la jurisdicción de Castro Urdiales, tocando con tierras de Vizcaya, dentro de la demarcación de Otañes y Ontón, existía un monte conocido desde antiguo como *Setares*, en el que también desde hacía siglos, aunque siempre a pequeña escala, se había explotado su extraordinaria riqueza de mineral de hierro. A partir de la década de 1870 comenzó a explotarse a mayor escala y, al parecer, pues apenas han quedado documentos al respecto, se construyó el denominado *embarcadero de Millo* en los terrenos y acantilados hoy ocupados por la fábrica "Derivados del Fluor".

[72] Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero de 1886 a 31 de diciembre de 1887, Madrid 1889, p. 248.

Lógicamente, se trataba una vez más de dar salida rápida por mar al mineral extraído de las minas.

Debió ser un embarcadero aún muy rudimentario; probablemente construido en el año 1875 por la familia Sota[73]. Todavía el trasporte hasta las inmediaciones se hacía con carretas de bueyes, y la carga en barcos de no más de 100 toneladas[74]. Además de primitivo, muy probablemente con abundantes piezas de madera, tampoco el embarcadero de Millo debió tener mucha capacidad de carga. Y decimos esto porque en 1877 el inglés C. G. Guy, entonces empresario explotador de la mina "Ceferina" en el alto de la Cruz de Setares, solicitaba la correspondiente autorización municipal para llevar con carros la producción hasta el tranvía que trasportaba el mineral de la mina "Anita" hasta la ensenada de Dícido controlada por nuestro ya conocido Juan Bayley Davies[75].

COMPAÑÍA MINERA DE SETARES. SOTA Y AZNAR

No sabemos exactamente el año, pero seguro que hacia comienzos de la década de 1880 el grueso del yacimiento minero de Setares pasó a ser explotado por una compañía rotulada con el mismo nombre y domiciliada en Bilbao, cuyos mayores exponentes y dirigentes eran Eduardo de Aznar y Ramón de la Sota. No vamos a entrar ahora a enumerar y calibrar la importancia de estos conocidos empresarios vizcaínos en la historia económica española del siglo XIX. Baste decir, para situarnos, que, entre otras muchas actividades e industrias, eran los propietarios de la famosísima compañía naviera de Bilbao "Sota y Aznar". Pero sí es conveniente, tal como ocurre con Ocharan Mazas, recordar que Ramón de la Sota había nacido en la castreñísima calle Correría en el año 1857, y que tuvo siempre importantes conexiones familiares con Castro[76], además de directos intereses económicos.

La compañía de Setares, liderada indiscutiblemente por Aznar y Sota, enseguida, contando con la ventaja de sus numerosos buques de carga, diseñó un plan de explotación a gran escala para sus yacimientos. Rápidamente erigió en la punta del Monte una verdadera colonia o poblado para los numerosos trabajadores mineros. En el año 1885 empezó a planificar la construcción de un ferrocarril minero con el que acercar los productos a pie de costa[77]. A la

[73] Homobono (94), p. 82.
[74] Ibídem.
[75] Prada, Ilustración, julio de 1999.
[76] Llevaba sangre de familias hidalgas tan arraigadas en la tierra de Castro Urdiales como los Llano o los Otañes. Ramón de la Sota, casado con Catalina Aburto, era cuñado de Luis Ocharan Mazas, Prada, Ilustración, marzo de 2001.
[77] A.M.C.U., L. 13, Actas, 22 de noviembre de 1885 y Prada, Ilustración, agosto de 1999.

vez, tenían ya pensado la solución final de construir un cargadero en la costa de Ontón pues "*Las aplicaciones cada día más numerosas del hierro o diversos efectos y muy especialmente a los diferentes clases de construcción han hecho que se desarrollen considerablemente las diversas industrias que se dedican a la elaboración de el mismo en estos últimos años. Consecuencia natural de este aumento es la demanda cada día más creciente de las primeras materias necesarias para la citada elaboración y muy especialmente la de la principal, el mineral de hierro. Así es que minas que se creía casi imposibles poner en explotación lo están hoy y con grandísima actividad; pero hay otras que a pesar de ser muy ricas en mineral se hallan en condiciones que las hacen poco menos que inútiles a causa de estar privadas de los medios de comunicación que son indispensables para colocar sus productos en circunstancias favorables para poder ser exportados a los diferentes mercados tanto nacionales como extranjeros y allí sostener la competencia con sus similares. Colocar esas minas en las buenas condiciones apetecidas es necesidad tanto para los mismos concesionarios de las mismas como para el Comercio y para el interés público, pues al mismo tiempo que reparte beneficios a aquellos por poder explotar las grandes cantidades de mineral que contienen y cuyo valor es casi nulo hoy, han de emplearse necesariamente crecido número de braceros viniendo de ese modo a mejorar la condición del obrero pues claro es que han de aumentar sus medios de subsistencia, lo cual es de suma importancia para el Estado en general y aun para todos los individuos que le componen en particular. A conseguir este objeto con respecto a la mina "Benigna" y sus inmediatas se dirige el proyecto que tenemos la honra de presentar a V.E. y que esperamos ha de merecer su atención, y como consecuencia de ella la concesión que solicitamos y la declaración de utilidad pública para el mismo*"[78].

UN CARGADERO EN SALTACABALLO, 1885 – 1887

El punto culminante de la estrategia expansiva de Sota y Aznar pasaba por levantar un cargadero dentro de la costa de Ontón, en el punto denominado Saltacaballo. El 2 de junio de 1885 dieron forma definitiva a su proyecto técnico: "*Las obras que nos proponemos ejecutar con la construcción del embarcadero consisten en un muro de contención para sentar las vías que han de ir al depósito del mineral contiguo al mismo, una planchada adosada a las grandes calizas que se levantan desde el depósito a la entrada del puente volante que se indica, cuya planchada se ha de sostener a una altura conveniente por medio de travesaños empotrados en las calizas y sostenidas por medio de palomillas.*

Hay necesidad de hacer una pequeña galería para que la dirección de las vías o carriles convengan mejor para la entrada del puente principal entre cuyos dos puntos se hace otro de madera para salvar la entrada de una cueva natural en la que penetran las aguas y olas del mar.

[78] A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 44, Proyecto de embarcadero en la ensenada de Salta-caballo o la Escalera de Ontón, documento nº. 1.

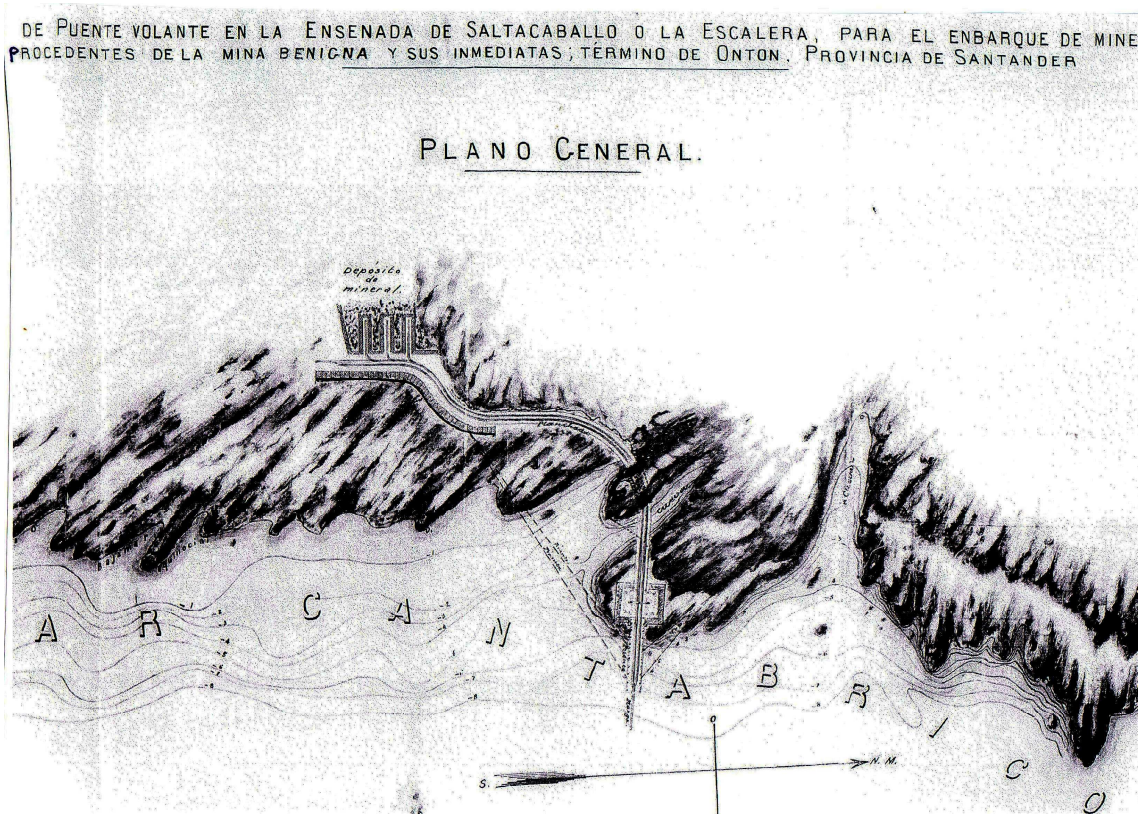
Para la construcción del puente o embarcadero, se construye un pilar de mampostería con mezcla hidráulica hasta elevarlo sobre la pleamar 13 metros a cuya altura ha de arrancar el tablero del puente.
Este piso se asegura por medio de dos vigas entramadas de celosía metálica distantes entre si 4 metros, las cuales quedan unidas por traviesas también metálicas colocadas de 2 en 2 metros sobre las cuales se colocan los largueros convenientes a los que se han de clavar los tablones que constituyen el piso del puente.
Para sostener este puente volante se dispone un caballete de madera de 15 metros de altura levantado sobre el pilar de mampostería, con grandes vigas de pino de 0,40 de escuadra con sus cruces correspondientes atornilladas entre sí cuyo caballete ha de resistir la tensión de los cables que han de sostener el puente y carga necesaria, la cual se calcula en 10 toneladas máximo en el extremo del puente.
Los cables que le sostienen serán ocho; cuatro por cada lado, y de un grueso suficiente para resistir con exceso la carga.
Estos cables así como los tirantes o vientos se afianzarán como se indica en las grandes masas de calizas que se levantan en este punto.
En el extremo del puente como se indica se coloca una vertedera o boca-manga con palastro por la que han de recibir la carga los buques.
Dicha vertedera se compone de dos trozos para facilitar mejor la carga en pleamar y bajamar a dichos buques.
Su sostén y manejo se facilita por medio de un cable al extremo de cada una pasando por una polea colocada en un pequeño caballete en el extremo del puente y otras en el caballete de madera en cuyo piso se instalarán manubrios para levantarlos o bajarlos según convenga.
Tal es el proyecto que tenemos el honor de presentar a V.E., cuya vida g. D. muchos años. Bilbao a 2 de junio de 1885"[79].

Nacía así el primer modelo de cargadero cantilever de la costa castreña (ver planos adjuntos), del que luego beberán otros muchos. Ya lo hemos adelantado, la Compañía minera de Setares obtuvo en el mismo año de 1886 el permiso gubernativo para erigir el cargadero y, también el de la instalación de un ferrocarril cuyo objeto era el transporte de mineral, con varias estaciones, bordeando los acantilados de la costa, desde la explotación al punto de embarque[80].

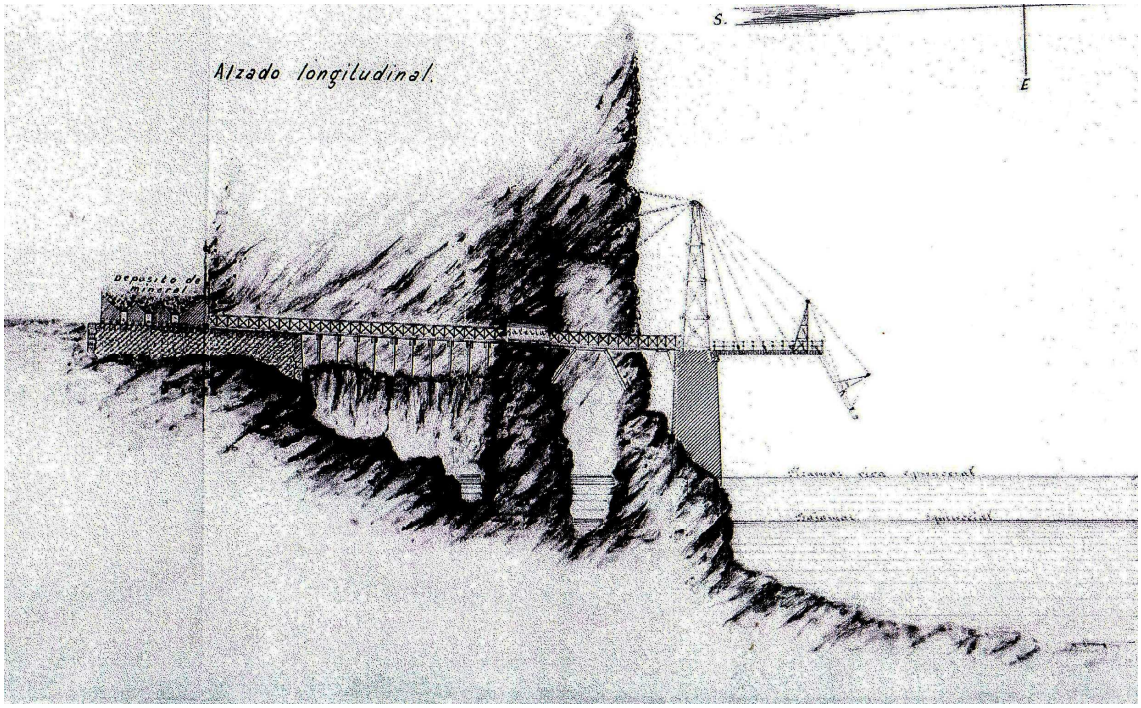
El cargadero finalmente fue construido en 1887: "Constaba de un puente apoyado en tierra y una pilastra con el extremo volado en cantilever. Su longitud de vuelo era de 26 m. y la total de 62,4 m. con 5 m. de ancho y 174 Tm. De peso. Al estar ubicado en un acantilado de más de 70 m. en vertical, la gran profundidad de las aguas permitía la carga de buques de gran tonelaje, de hasta 4.500 Tm. en 10 horas. Este cargadero fue desmontado en 1977 y los

[79] Ibídem, Descripción del proyecto y condiciones.
[80] En 1898 se completó el trazado ferroviario con un túnel de casi un kilómetro de longitud para evitar así en la parte final la utilización de planos inclinados, Homobono, ob. cit.

temporales han derribado el resto (...). En 1911 se instaló una cinta para transportar el mineral desde los depósitos subterráneos (...) por un motor eléctrico"[81].



[81] Ibídem, p. 83.

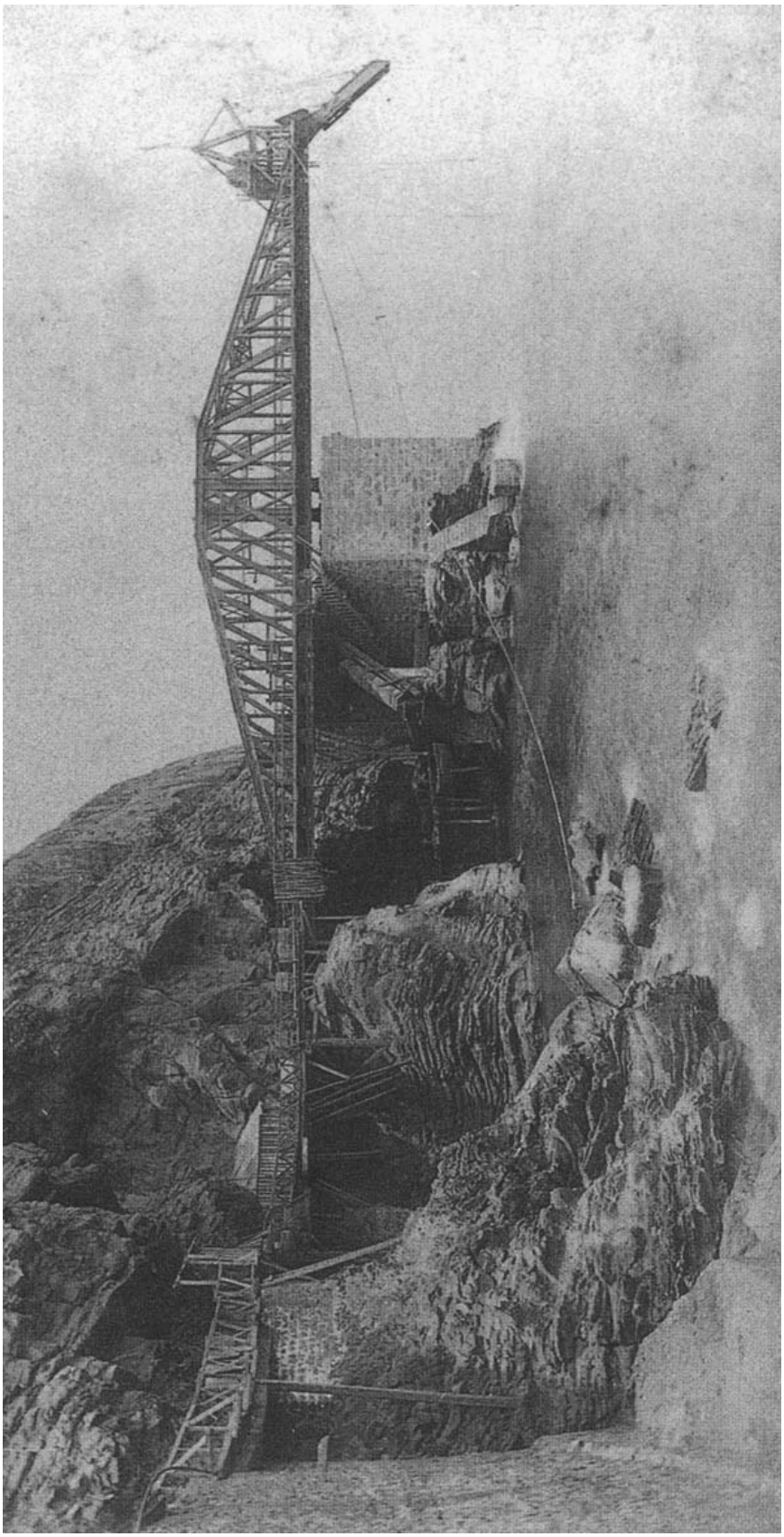


El de Saltacaballo era un cargadero colocado en un punto muy especial: sobre unos altísimos y pronunciados acantilados. Al amparo del diminuto abrigo brindado por la Punta de Lamié, los barcos se acercaban en medio de la minúscula ensenada de La Tejilla, pero con unos calados mínimos de 7,2 metros, y apoyados por 5 bollas de amarre, llenaban rápidamente sus bodegas de mineral de hierro. La gran cantidad de agua allí existente permitía la llegada de vapores, hasta casi las 5.000 toneladas, entonces considerados de gran porte. Pero las operaciones de carga tenían que hacerse a gran celeridad, como máximo 10 horas, porque el abrigo era tan malo que un pequeño cambio en el estado de la mar provocaba la rápida huída de los buques.

Durante prácticamente medio siglo en Saltacaballo se cargó el grueso de la producción de Setares, aunque también cantidades no despreciables de otras varias minas relativamente cercanas[82]. Además de lo ya apuntado, por último, habría que comentar que, como otros muchos de la zona, este cargadero fue volado en la noche del día 22 al 23 de agosto de 1937 por las tropas republicanas en rápida retirada ante el imparable avance del ejército franquista.

Después de ser reconstruido, de nuevo el 23 de mayo de 1944, casi al medio día, recibió el impacto de varios torpedos lanzados un submarino inglés cuando hundía al carguero alemán *Baldur*[83].

[82] Prada, Ilustración, enero de 1997.
[83] Ibídem.



«BALDUR», el mercante artillado alemán que fue hundido por dos torpedos del submarino inglés «Sceptre», el día 23 de mayo de 1944, bajo el cargadero cantilever de Saltacaballos, de la mina de Setares.
(Prada, Ilustración de Castro)

OTROS CARGADEROS EN ONTÓN

Al comienzo de la descripción del cargadero de Setares, hemos hecho una pequeña mención del primitivo embarcadero de Millo levantado hacia el año 1875[84]. Pues bien, justo un poco antes de llegar a la Punta del Covarón, al límite entre la costa castreña y la de Vizcaya, un poco hacia el este de la ensenada de Berrón en Ontón, se levantó otro cargadero. Debió ser el que cita J. I. Homobono: "También en Ontón diseñó en 1889 y posiblemente construyó un cargadero el arquitecto Alberto Palacio de 76,25 m. De longitud por 6,1 m. De ancho. La torre piramidal del mismo se deslizaba por el plano inclinado de raíles, acercando en cada viaje 100 Tm. de mineral hasta el costado de babor de los buques"[85].

[84] Homobono, oc. Cit., p. 82.
[85] Ibídem.

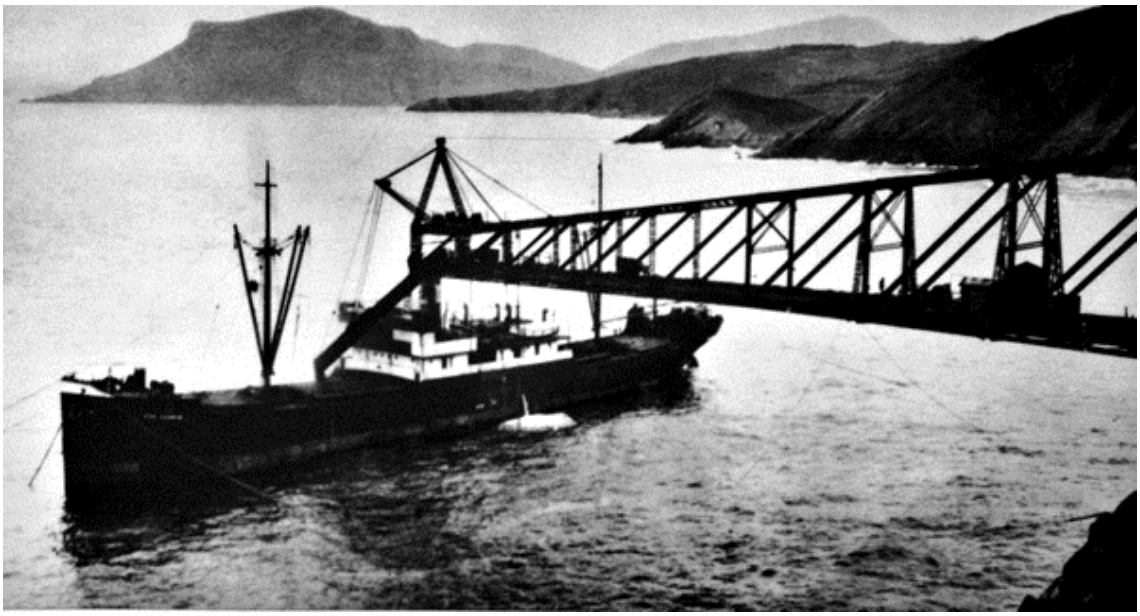
El calado de la mar frente a este cargadero era muy parecido al de Saltacaballo: unos 7 metros. De la misma manera, a pesar de contar con 5 boyas para amarrar, la falta de abrigo provocaba que la presencia de los buques fuera siempre sumamente peligrosa[86].

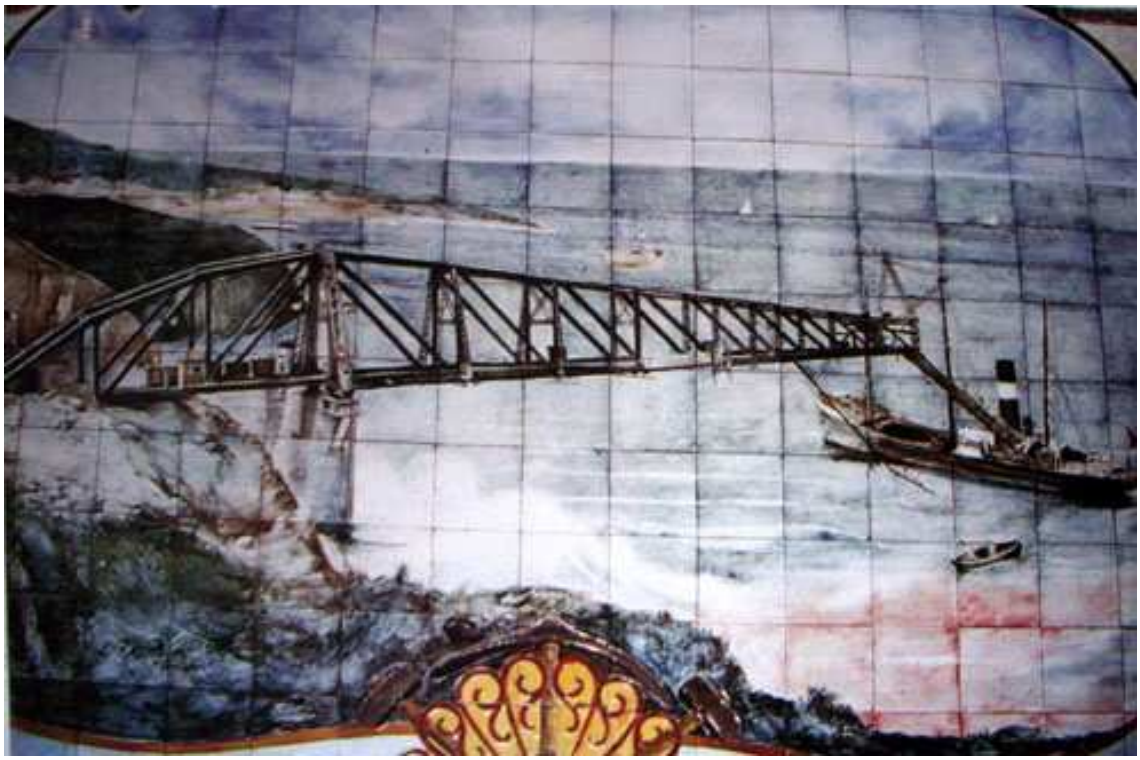
Mucho más importante y conocido fue el cargadero de *El Piquillo*, colocado un poco más al este de la ensenada de Berrrón. Sus mentores fueron los dirigentes de la "Sociedad Española de Explotaciones Mineras"[87] y su diseñador técnico el ingeniero Alberto Palacio. La misión de este cargadero, también en cantilever, era dar salida a los minerales que un ferrocarril, que corría sinuosamente por los acantilados, traía de distintas minas situadas en tierras de El Haya, Covarón y Ontón.

Según Homobono, funcionó desde el año 1896: "Este gran cargadero en cantilever, de tablero inferior y 400 Tm. De peso, tenía 35 m. De culata, 120 m. De longitud total y 65 de pescante volado sobre la mar, con ancho útil de 6,2 m. Y tres vías (...). Su vertedera móvil, de 25 m. De longitud y empuje manual, se modernizó hacia 1954 mediante una cinta transportadora. Este cargadero permaneció en activo hasta finales de los años sesenta, siendo destruido por un temporal en 1985"[88].

Una vez más, la estancia de los buques en el cargadero o en sus proximidades fue siempre extremadamente peligrosa. A pesar de tener un calado mínimo de 8,5 metros y otras 5 boyas de amarre, el paraje era tan sumamente desabrigado que a la mínima inclemencia los barcos corrían en busca de resguardo a la Concha de Castro o al puerto de Bilbao.

[86] Garay, Pedro, Ilustración, 28 de octubre de 1990.
[87] Homobono, oc., cit., desde 1907 propiedad de la "Compañía Chavarri Hnos.".
[88] Ibídem, pp. 82 y 83.





LOS PROYECTOS DE OCHARAN MAZAS EMPIEZAN A SER UNA REALIDAD: CARGADERO DE SAN GUILLÉN (CASTRO URDIALES), 1892-1895

Por fin, sin ningún tipo de disimulos, salían a plena luz, convertidas en realidades, las verdaderas intenciones de Luis Ocharan Mazas. El 17 de febrero de 1892, haciendo real una concesión del año anterior, fundaba la "Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén"[89] domiciliada en la misma villa de Castro Urdiales. La línea ferroviaria estaba pensada para unir algunas minas del monte Alén con el mismísimo puerto de Castro. Allí, exactamente sobre las peñas del antiguo fortín de San Guillén, entre los cantos de Santa Ana y el muelle norte de la Dársena vieja, tal como años antes Ocharan ya había solicitado, se iba a construir un cargadero[90] aprovechando el buen calado de la zona.

Adornadas con grandes festejos municipales, en el mes de agosto de 1892 se empezaron a realizar las obras ferroviarias que pasaban por la Villa. Entre los años 1893 y 1894 llegaron las primeras locomotoras suizas y se iniciaron los primeros ensayos de circulación[91]. Y, finalmente, el cargadero se levantó en 1895. Tal como ha descrito técnicamente Homobono, el cargadero de San Guillén, o también denominado de Alén, se hizo de estructura metálica en cantilever: tenía 66 metros de longitud total; se apoyaba en la parte de tierra sobre el muelle de San Guillén, llevando un voladizo de 36 metros sobre un pilar bajo de sillería y otro metálico, más tarde sustituido por otro de hormigón. Estaba pensado para una capacidad de carga de 800 toneladas diarias de mineral. Lo que significaba que hasta allí solo iban a acercarse barcos de no gran porte, de unas 3.000 toneladas y calados inferiores a los 2,7 metros[92]. El cargadero de Castro-Alén estuvo en activo hasta el año 1937, en que, como otros que ya hemos visto, fue volado por las tropas milicianas de la República en retirada hacia Santander. También fue más tarde recuperado, y funcionando hasta su definitivo desmantelamiento en 1960.

Este cargadero y ferrocarril de Castro-Alén evidencia bien a las claras el poder que de hecho llegó a ejercer en Castro Urdiales Luis Ocharan, apoyado siempre por su gran aliado político M. Eguilior[93]. Es cierto que no logró, por la posibilidad que los ingenieros de Obras públicas seguían contemplando de un posible contradique, construir un embarcadero en el Torrejón; pero lo hizo en

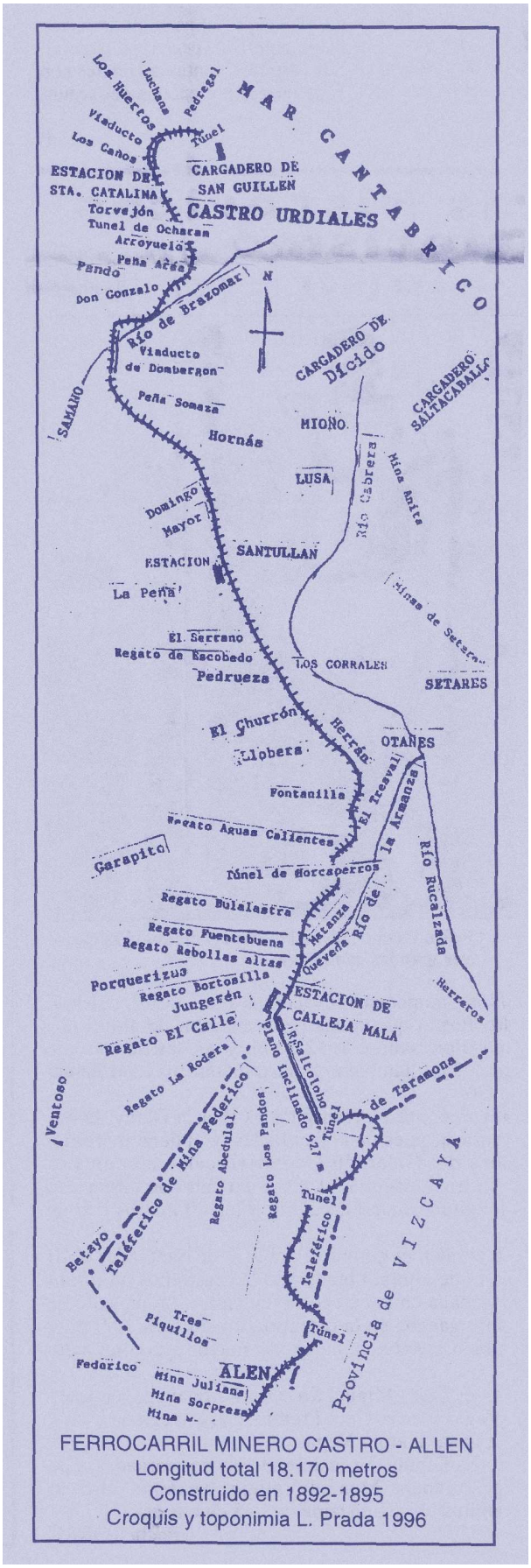
[89] Prada, Ilustración, abril de 1999, Fray Verás, nº. 24, con fecha de 24 de enero de 1892 este periódico anunciaba ya la Real orden del Ministerio de Fomento aprobando el proyecto ferroviario.
[90] A.G.A., s. O.P., caja 1.223, nº. 69, año 1894, Proyecto cargadero de San Guillén.
[91] Prada, Ilustración, noviembre de 1999.
[92] Homobono, ob. cit., p. 84.
[93] Tal como comentaba la prensa local del momento, Eguilior influyó directamente en ambientes gubernamentales para agilizar la concesión del ferrocarril Castro-Alen y cargadero, Fray Verás, nº. 30, 6 de marzo de 1892.

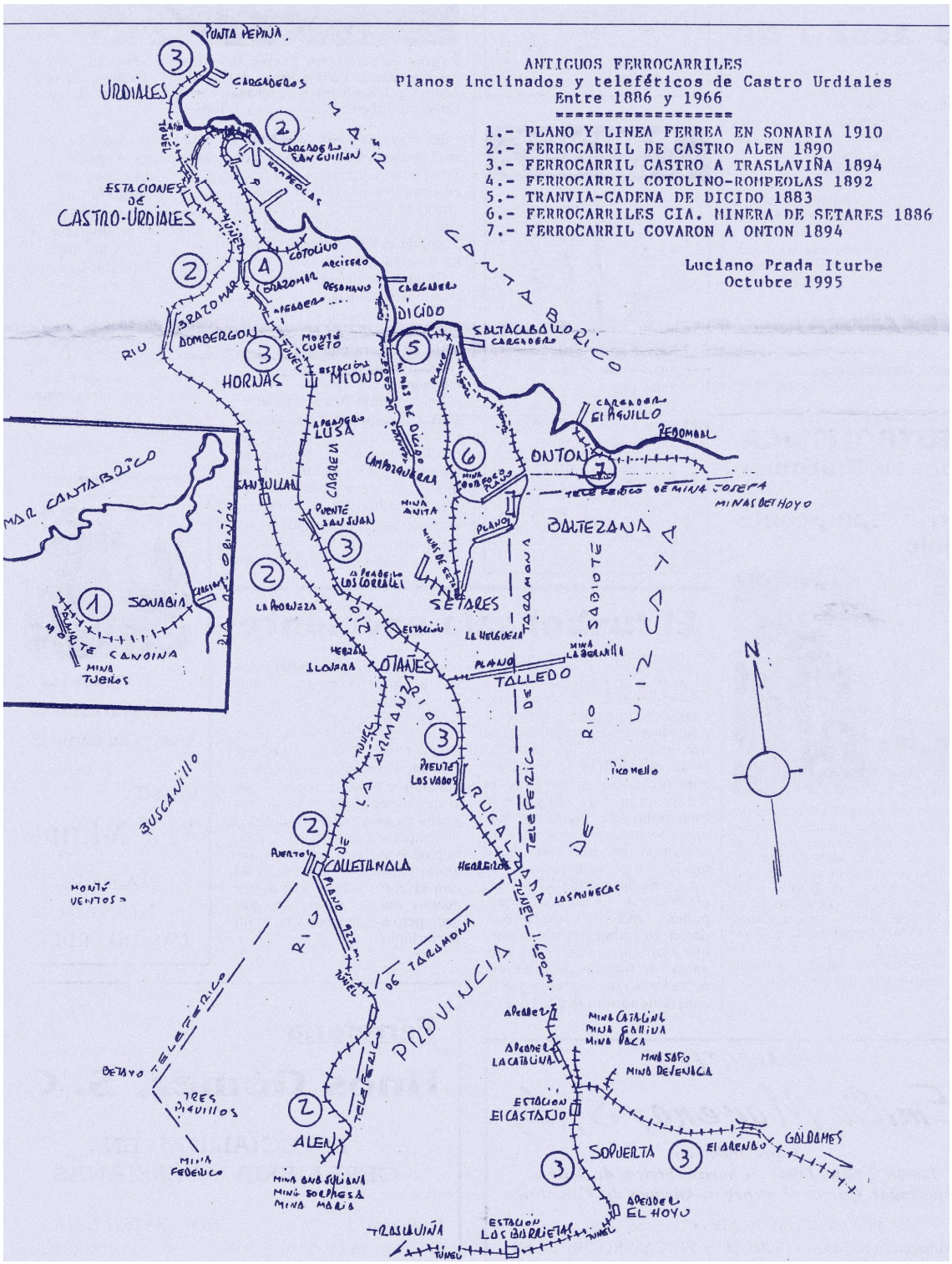
San Guillén. Y eso que para entonces ya se iniciaban los trabajos, lo veremos enseguida, definitivos del rompeolas muy cerca de su punto de embarque. Además, sin tocar apenas la zona residencial que estaba creando alrededor del muelle que llevaba su nombre, el ferrocarril atravesaba por buena parte del casco urbano de Castro en su zona más norteña[94].

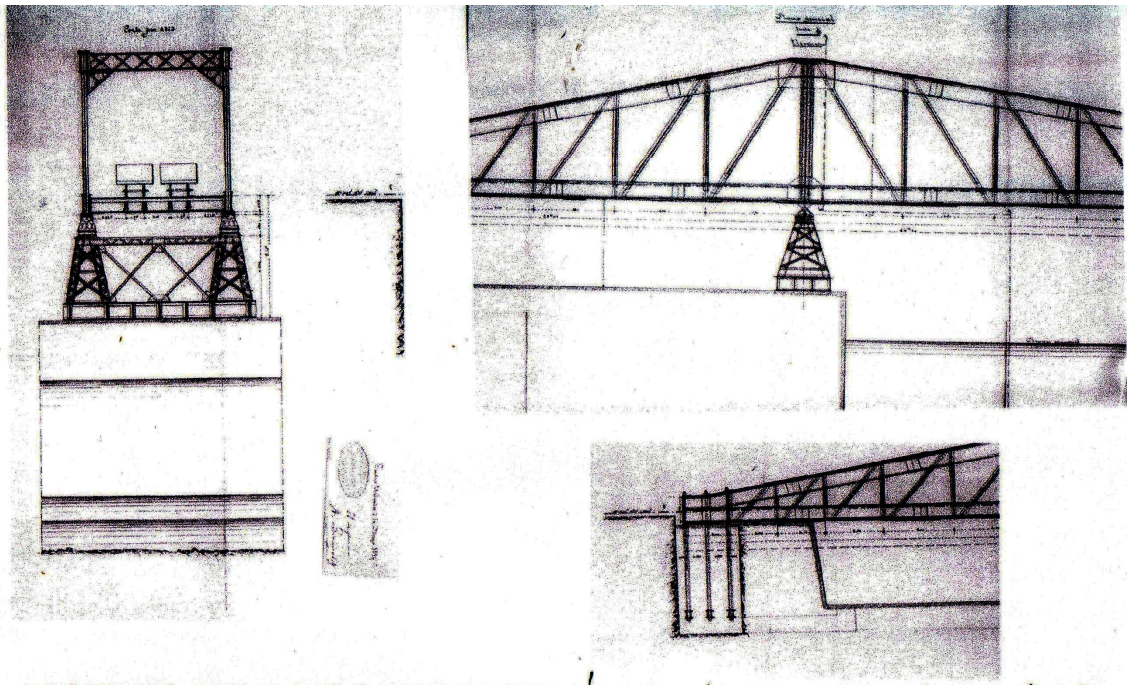
El proyecto ferroviario de Alen fue obra del ingeniero Anastasio Grijalva. El tren no solo iba a entrar en pleno casco urbano, sino que acabaría produciendo importantes modificaciones en el mismo. La línea penetraba por la zona de subida al Chorrillo, y gracias a un viaducto de más de 300 metros de madera y un puente que cruzaba la carretera de Santander. Luego seguía por encima del entonces conocido como "Pedregal de las mujeres" junto a la mar[95]. Para continuar, el trazado se tuvo que ceñir a la ronda exterior de la antigua muralla de Luchana, atravesar la zona de los Huertos y alcanzar el "Pedregal de Seña Santiaga" por su borde. Cruzaba de lleno por la vieja y marinera Calle de San Juan y accedía a las estribaciones del "Matadero viejo", donde hubo que hacer también bastantes modificaciones: suprimir en buena parte el antiguo puente que iba desde la Calle 11 de mayo a la colina de Santa María y rellenar el viejo pedregal que llegaba hasta la parte posterior de las casas de la Calle Belén[96]. Por último, el ferrocarril de Alén empalmaba con el cargadero de San Guillén a través de un túnel que horadaba la colina de Santa María: *"(...) se entra en un túnel de 15 metros de longitud para dejar libre el paso de la Iglesia parroquial conocido por "cuesta de las mujeres", saliendo al terreno particular situado entre ambas cuestas; y atravesando la de los "hombres" por un túnel de 13 metros, se llega al terreno llamado "El Campillo", que habrá de ser desmontado..."*[97]

A pesar de todos los inconvenientes de cruzar por medio de la Villa, Ocharan se salió con la suya. No tuvo más que una tímida resistencia: "Por gestiones directas de don Zenón del Campo, se está firmando entre los marineros de esta villa una exposición en la que protestan contra el paso del ferrocarril Castro-Alen por algunas calles y contra el emplazamiento de los cargaderos de la misma empresa en San Guillén"[98].

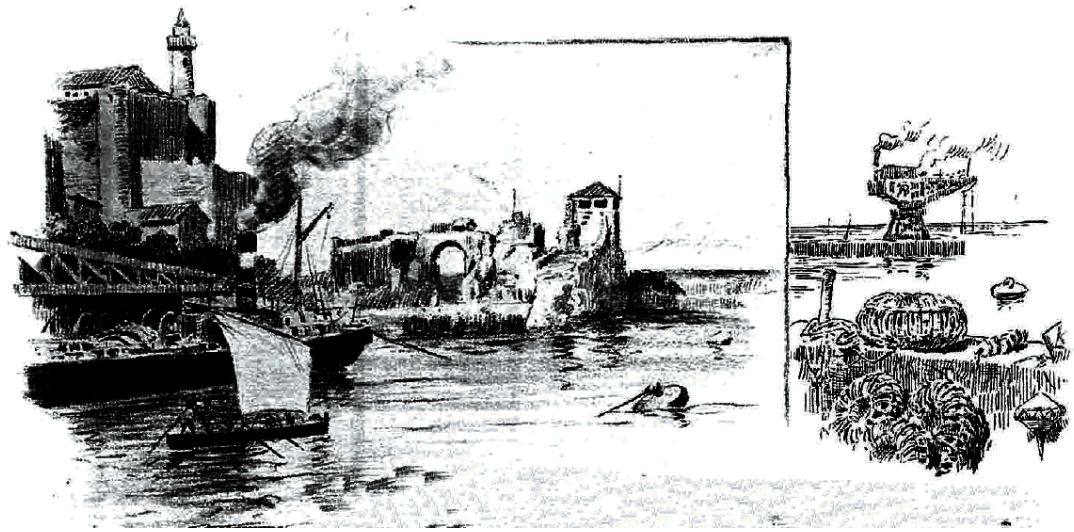
[94] Prada, Ilustración, abril de 1996.
[95] En este pedregal se realizó en el año 1894 también una pequeña obra marítima: un muro de defensa de 4,33 metros de altura, y un relleno para poder construir en los casi 1.500 metros cuadrados conquistados para el nuevo Matadero de la Villa, Prada, Ilustración, septiembre de 2000.
[96] Ibídem.
[97] A.M.C.U., leg. 1.737, exp. 14, Proyecto Ferrocarril Castro Alén, año 1892.
[98] Fray Verás, nº. 46, 26 de junio de 1892.


MAR CANTABRICO
CARGADERO DE SAN GUILLEN
CASTRO URDIALES
ESTACION DE STA. CATALINA
Los Huertos
Luchana
Pedregal
Viaducto
Los Caños
Túnel
Torvejón
Tunel de Ocharan
Arroyuelo
Peña Arda
Pando
Don Gonzalo
Río de Brazomar
N
Viaducto de Dombergon
Peña Somaza
SAMAÑO
Hornáa
CARGADERO DE Dicido
CARGADERO SALTACABALLO
MIOÑO
LUSA
Río Cabrera
Mina Anita
Domingo Mayor
SANTULLAN
ESTACION
La Peña
El Serrano
Regato de Escobedo
Pedrueza
LOS CORRALES
Minas de Setares
SETARES
El Churrón
Herrán
OTAÑES
Llobera
Fontanilla
El Treaval
La Arenaza
Regato Aguas Callentes
Garapito
Túnel de Horcaperros
Río Rucalzada
Regato Bulalastra
Regato Fuentebuena
Regato Rebollas altas
Porquerizus
Regato Bortosilla
Jungerén
Regato El Calle
Regato La Rodera
Matanza
Quevena
Río de
ESTACION DE CALLEJA MALA
Herreros
Plano Inclinado 527 m
Río Solecolobo
Túnel
de Taramona
Ventoso
Regato Abedular
Regato Los Pandos
Telefrico de Mina Federico
Retayo
Túnel
Telefdrico
Tres Piquillos
Federico
ALLEN
Mina Juliana
Mina Sorpresa
Provincia de VIZCAYA
FERROCARRIL MINERO CASTRO - ALLEN
Longitud total 18.170 metros
Construido en 1892-1895
Croquis y toponimia L. Prada 1996

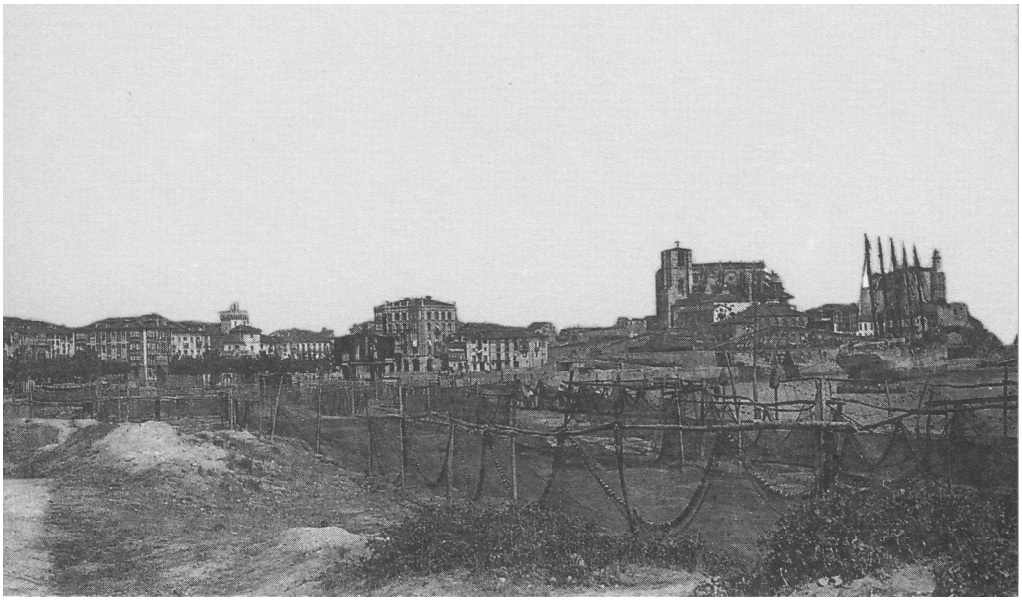

ANTIGUOS FERROCARRILES
Planos inclinados y teleféricos de Castro Urdiales
Entre 1886 y 1966
1.- PLANO Y LINEA FERREA EN SONABIA 1910
2.- FERROCARRIL DE CASTRO ALEN 1890
3.- FERROCARRIL CASTRO A TRASLAVIÑA 1894
4.- FERROCARRIL COTOLINO-ROMPEOLAS 1892
5.- TRANVIA-CADENA DE DICIDO 1883
6.- FERROCARRILES CIA. MINERA DE SETARES 1886
7.- FERROCARRIL COVARON A ONTON 1894
Luciano Prada Iturbe
Octubre 1995
PUNTA PEPINA
URDIALES
CARGADEROS
ESTACIONES DE CASTRO-URDIALES
COTOLINO
BRAZOMAR
DOMBERGON
HORNAS
MIONO
DICIDO
SALTACABALLO
CARGADERO
CANTABRICO
EL PIQUILLO
ONTON
BALTEZANA
SETARES
TALLEDO
OTAÑES
CALLETANALA
ALEN
SOPUERTA
GALDAMES
EL HOYO
TRASLAVIÑA
MAR CANTABRICO
SONABIA
MINA TUEROS
BUSCANILLO
MONTE VENTOSO
BETAYO
TRES PIQUILLOS
MINA FEDERICO
MINA ANA JULIANA
MINA SORPRESA
MINA MARIA
PICOMELLO
LAS MUÑECAS
MINA CATALINA
MINA GALLINA
MINA PACA
MINA SAFO
MINA DEFENSA
ESTACION EL CASTAÑO
ESTACION LAS BARRIETAS
TELEFERICO DE TARAMONA
RIO DE LA ARMANZA
RIO SABIOTE
RIO DE VIZCAYA
PROVINCIA
N

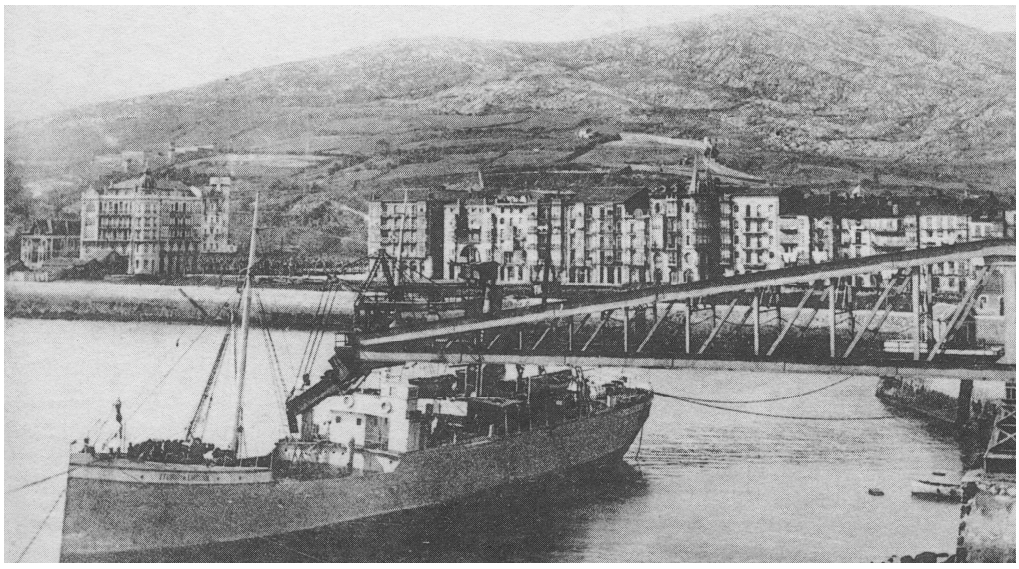


PROYECTO CARGADERO DE SAN GUILLÉN, 1895, (A.G.A., s. O.P., caj. 1223, nº. 69)

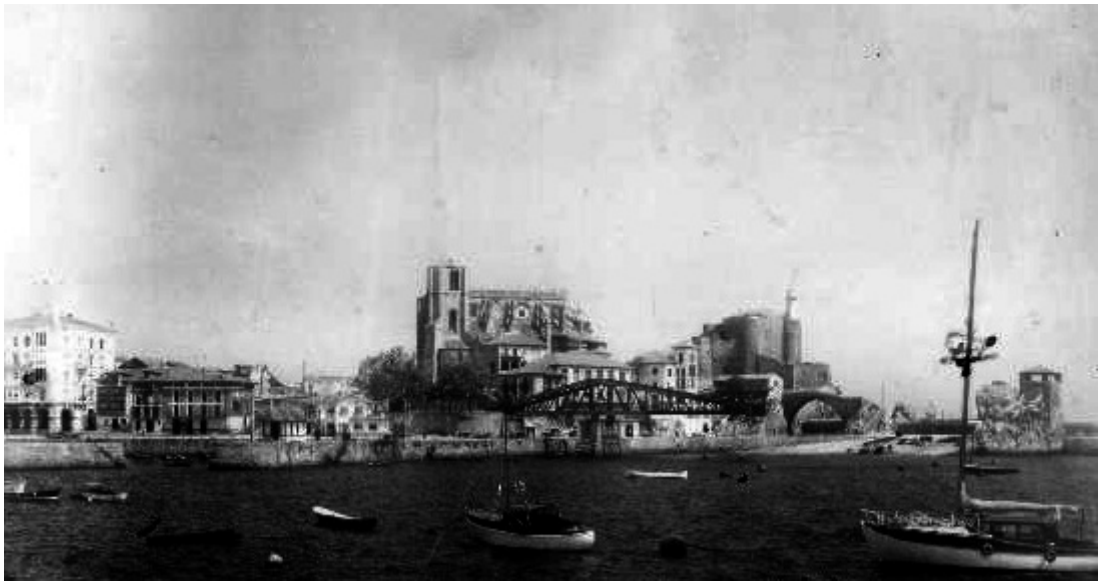


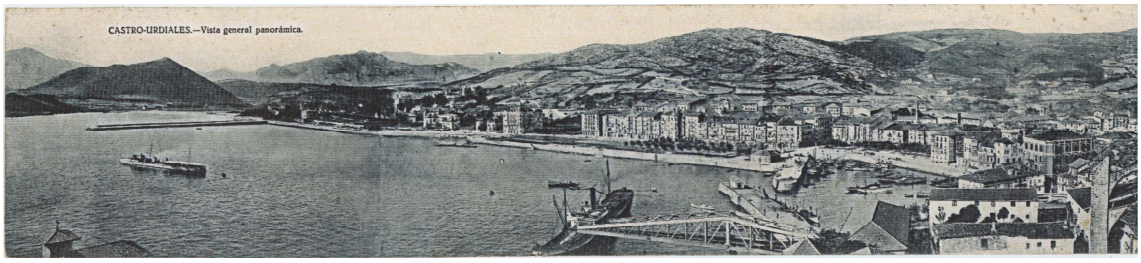
CASTRO-URDIALES. - Cargadero de Castro-Alén

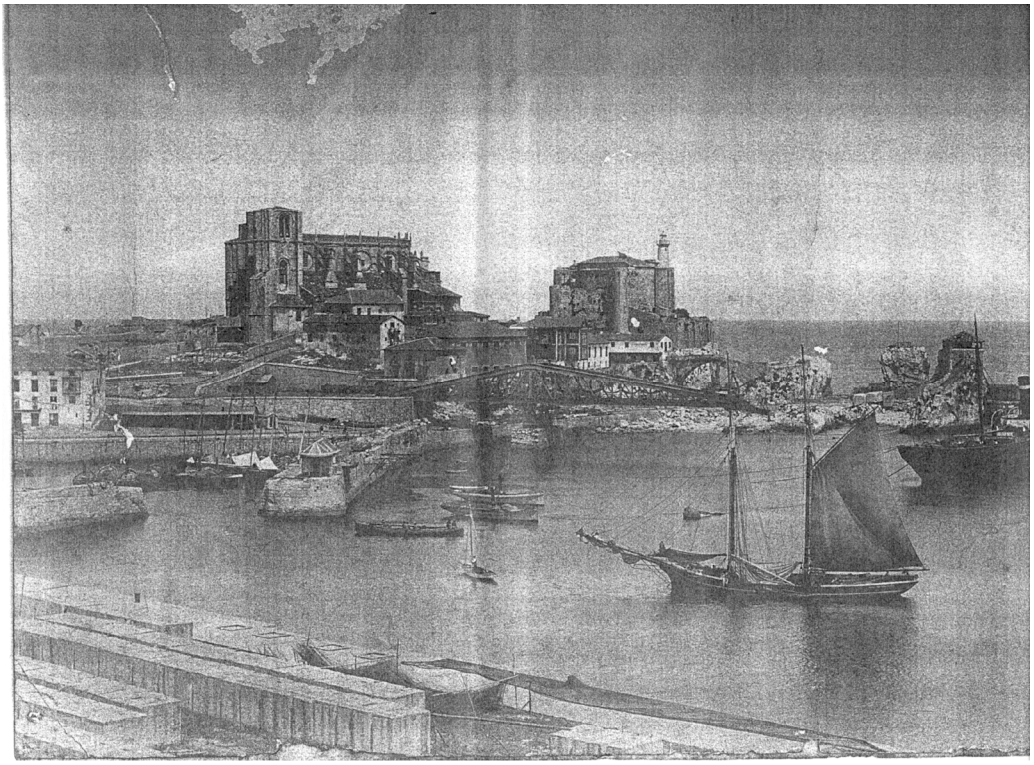


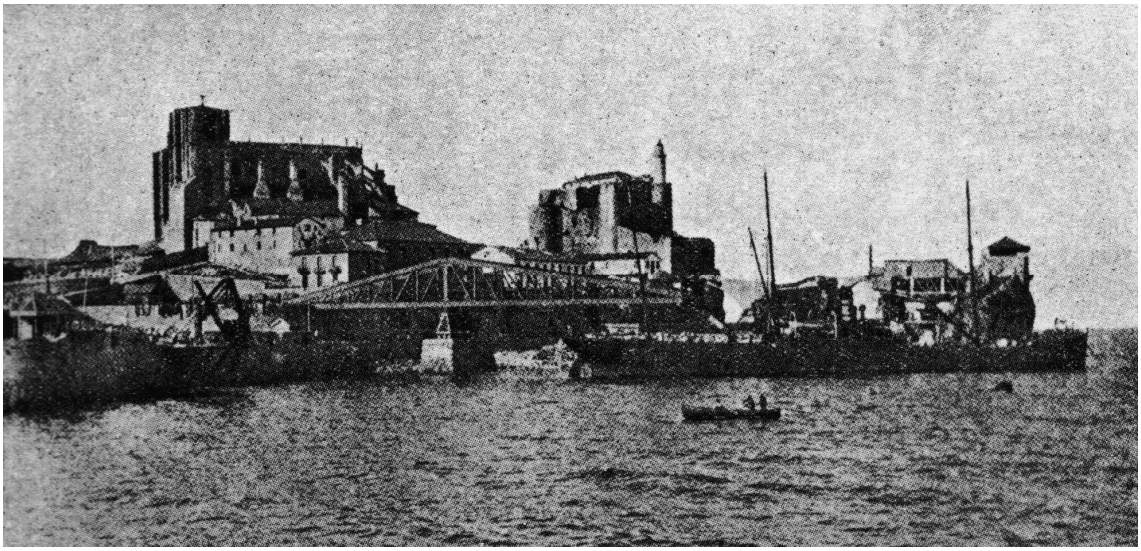


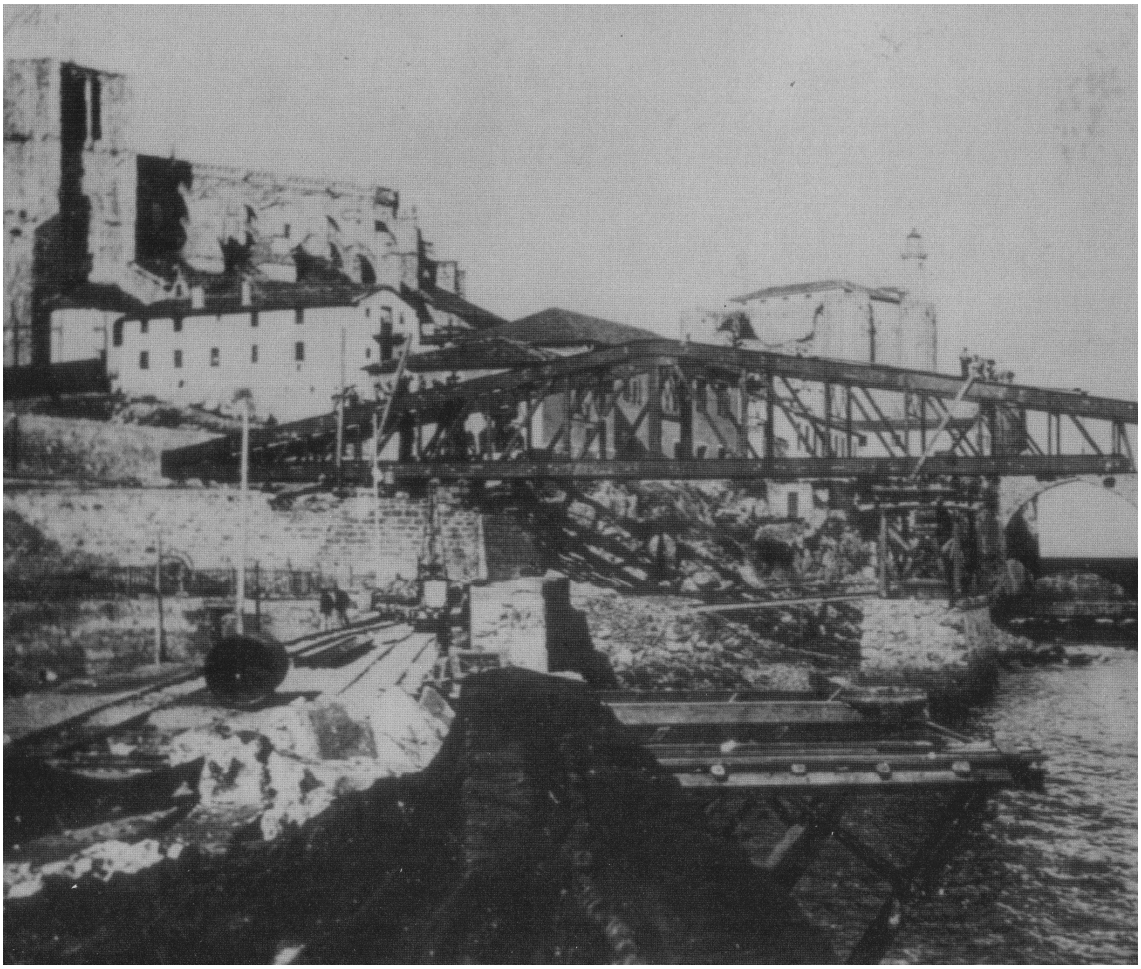
4. CASTRO URDIALES.—Puerto exterior.

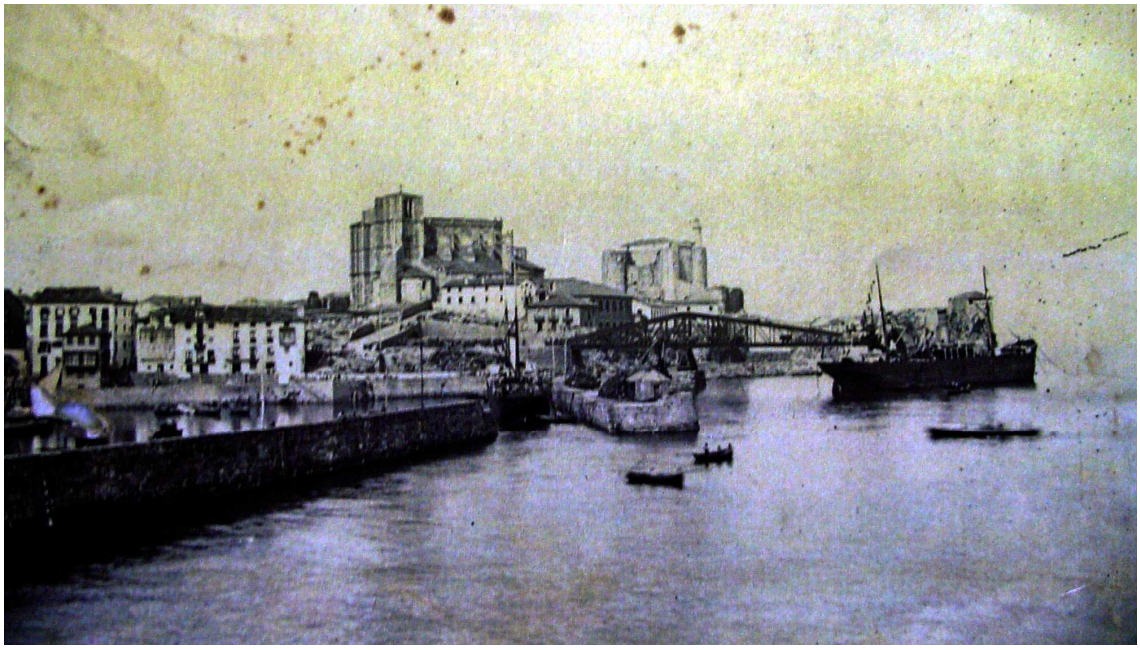



CASTRO-URDIALES.—Vista general panorámica.

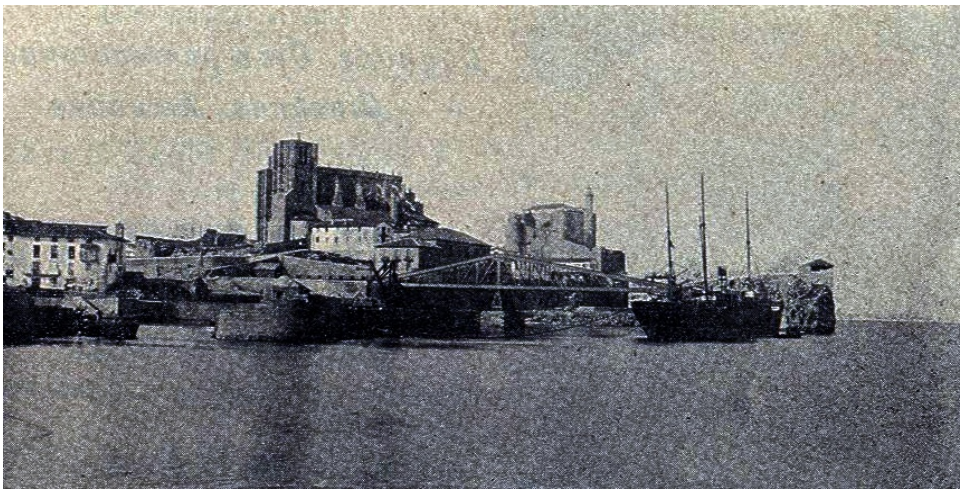




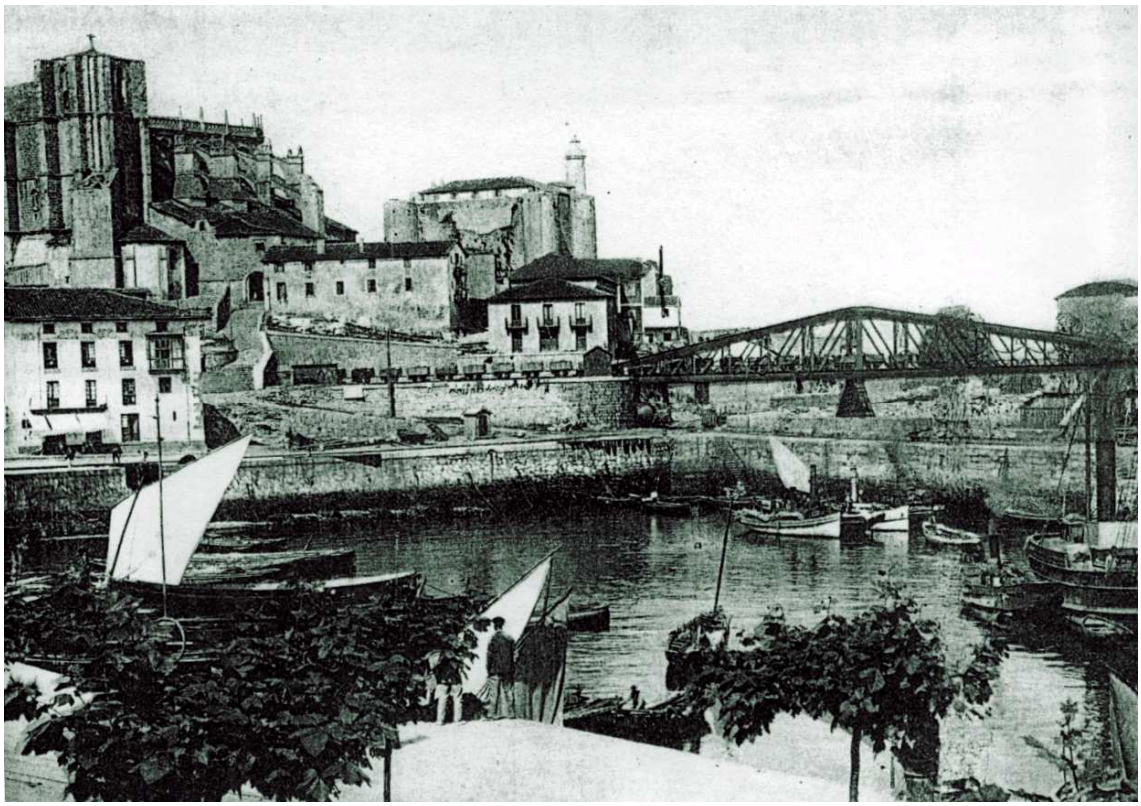


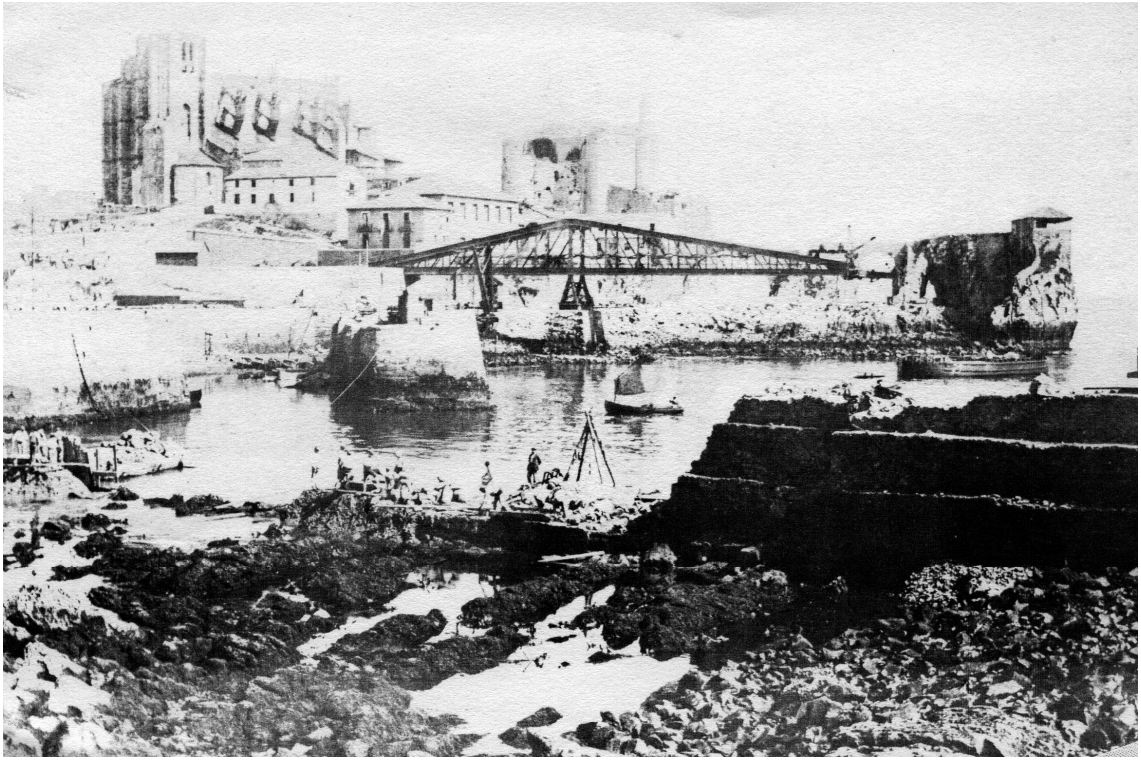


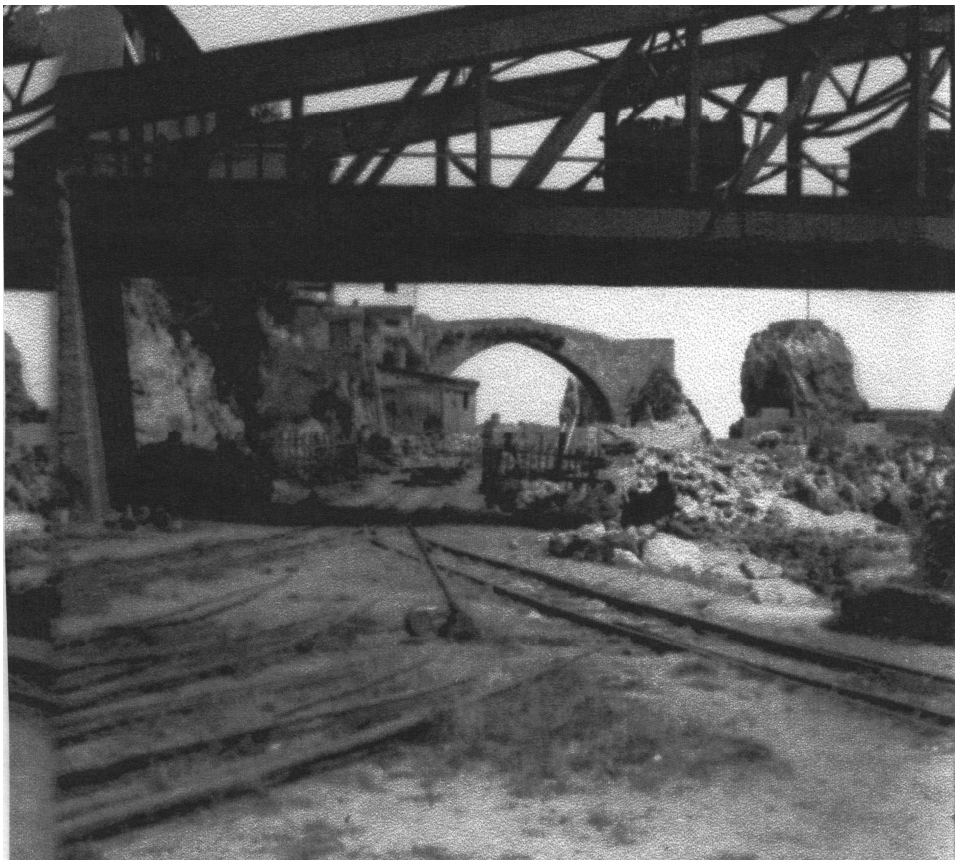
Castro-Urdiales - Santa Ana



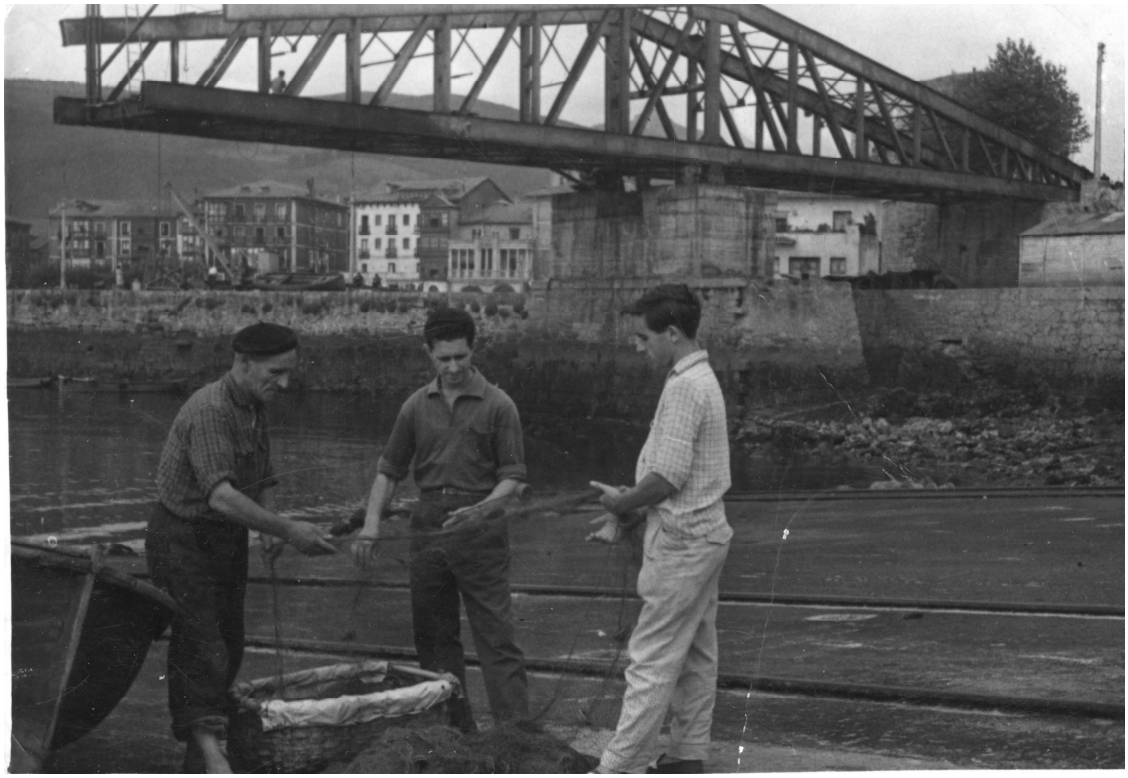
Castro-Urdiales.--Puerto

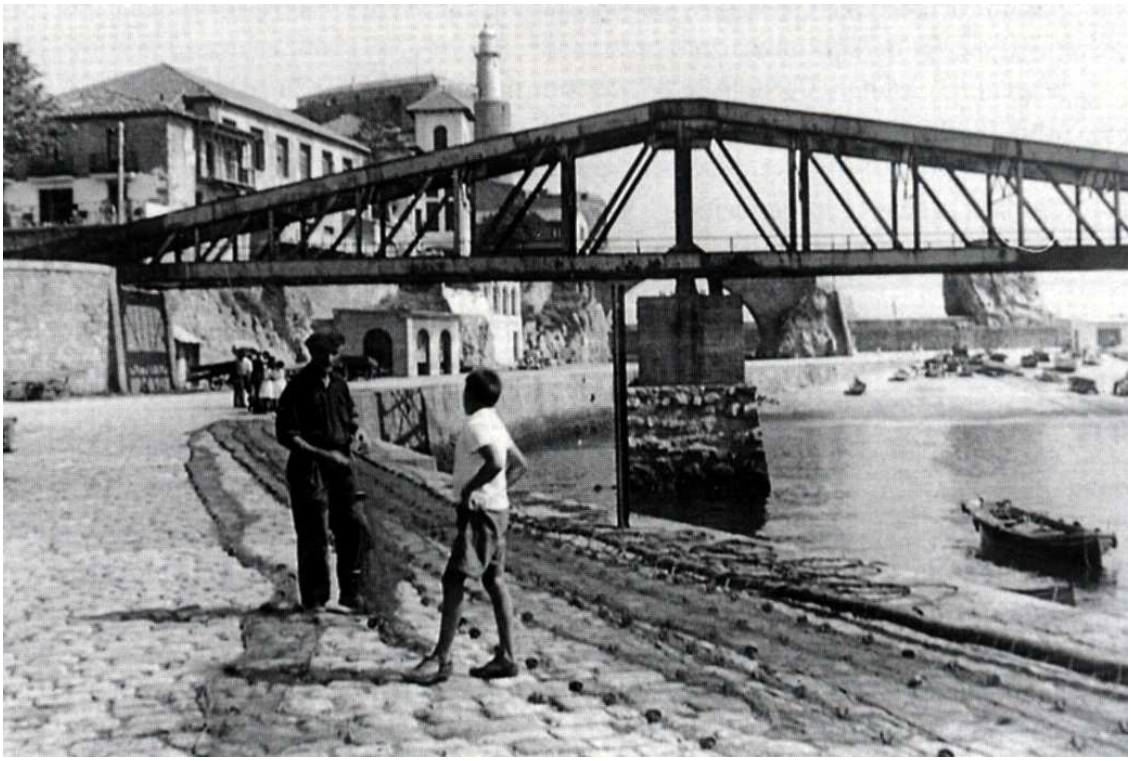


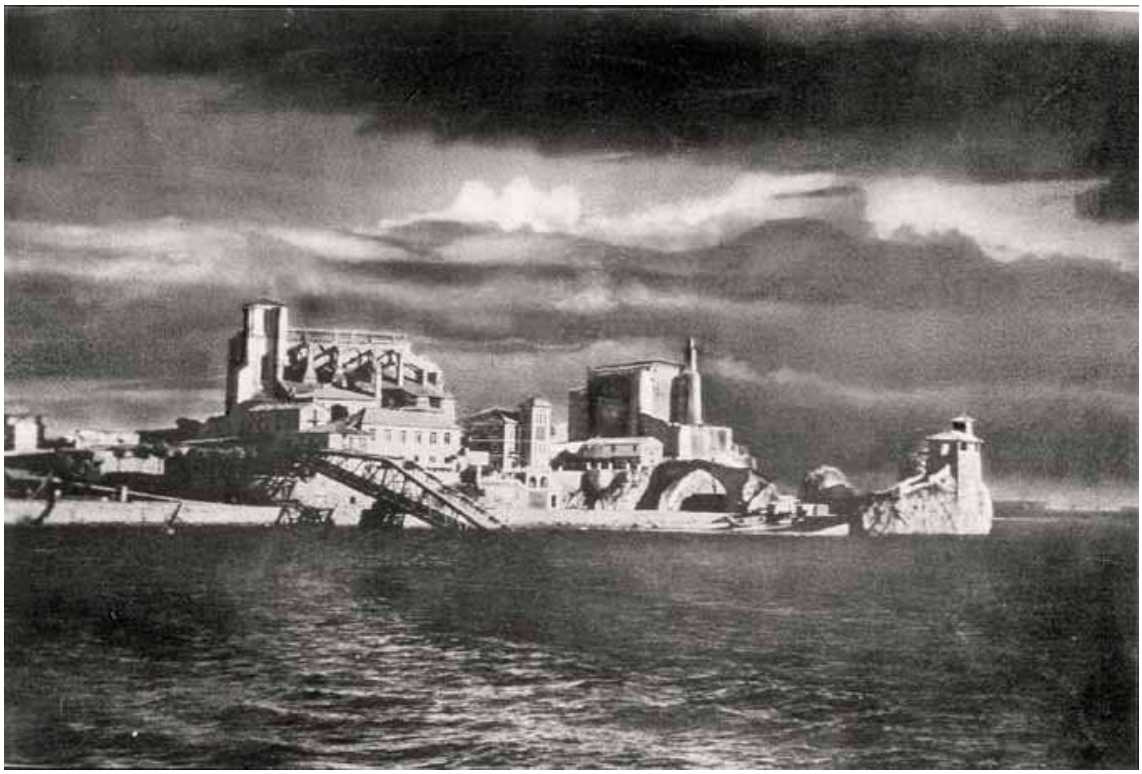


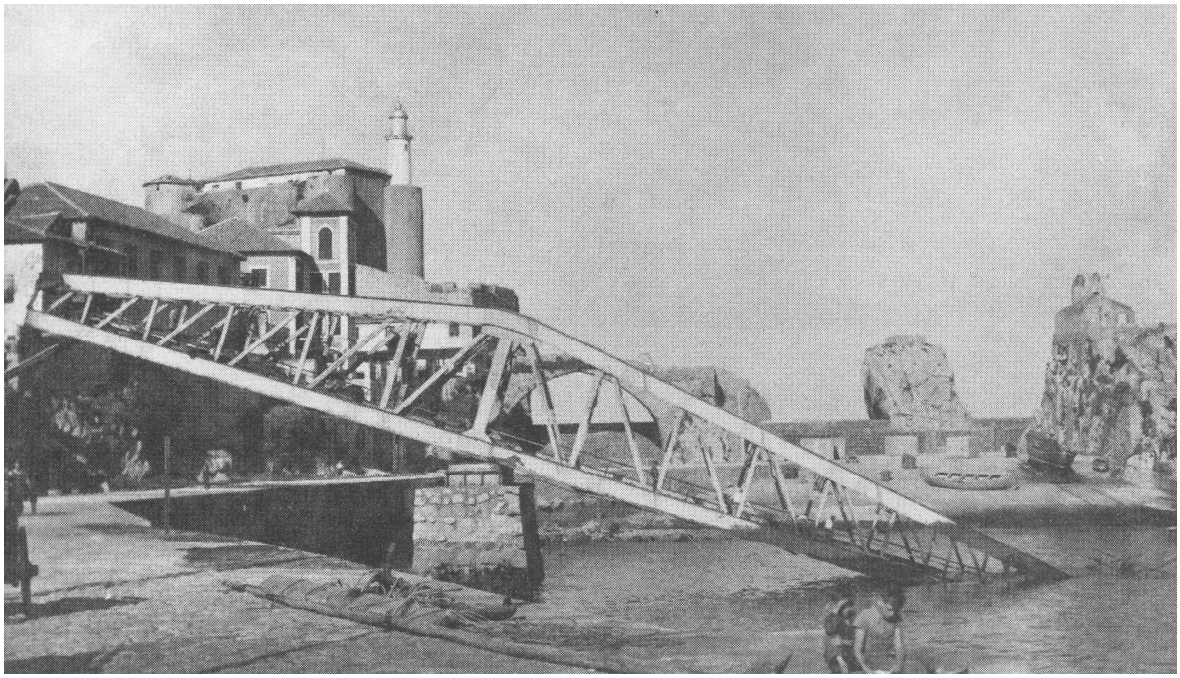


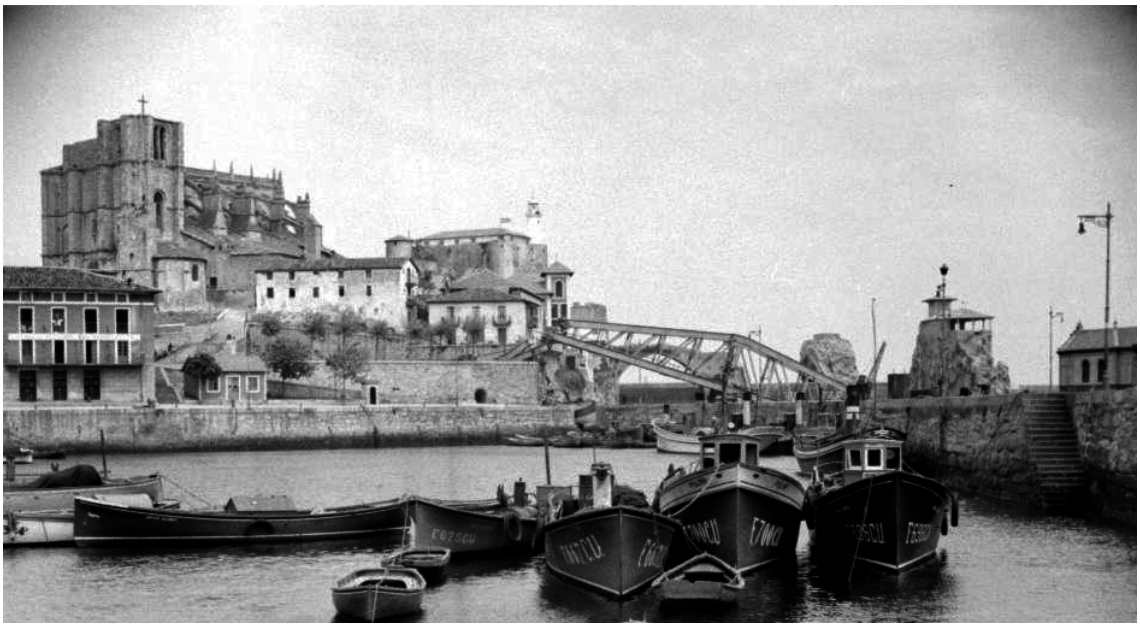
CASTRO-URDIALES.—Vista general.

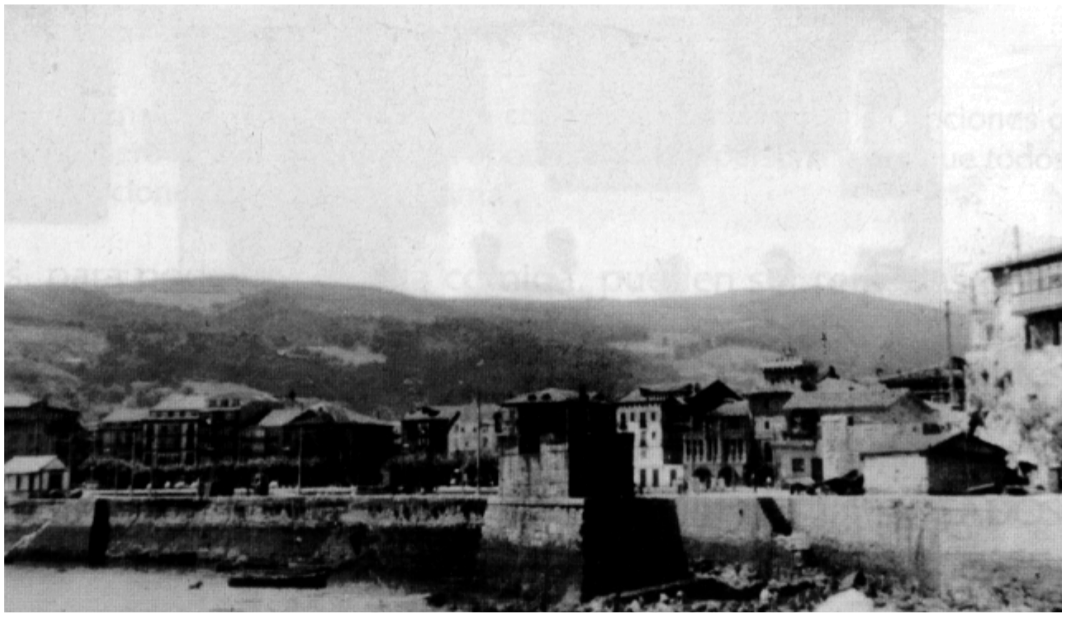












CARGADEROS EN LA ENSENADA DE URDIALES: COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO URDIALES Y TRASLAVIÑA, 1895-1900

Domiciliada en Bilbao, el 12 de diciembre de 1894 se constituyó formalmente la *Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña*[99]. Pero para nosotros mucho más importante: el ferrocarril, a diferencia de otros proyectos, acabó siendo una realidad. Después de muchos intentos y fracasos (tentativa de crear un ferrocarril por una compañía británica para llevar desde Sopuerta a Castro el mineral de las minas "Safo" y "Rabenaga" en 1873, concesión oficial de la línea de Sopuerta a Ramón Pérez del Molino, intento a comienzos de los años noventa para que el ferrocarril de vía ancha de San Julián de Musques se prolongara hasta Santander pasando por Castro y ferrocarril de "Memerea" en 1893), tras la instalación del ferrocarril Castro-Alén de Ocharan Mazas, la de Castro-Traslaviña se convertirá en la gran obra ferroviaria castreña de finales del siglo XIX.

El proyecto se presentó oficialmente en las oficinas gubernativas el 5 de abril de 1894. La respuesta afirmativa de Obras públicas fue rápida: el 6 de julio del mismo año apareció publicada la concesión a favor del señor J.M. Martínez de

[99] Prada, Ilustración, junio de 1997.

Pinillos[100]. Precisamente uno de los socios componentes del consorcio encabezado por G. Pozzi que se había hecho con la contrata, como luego veremos, para llevar a cabo las obras integrales de mejora y ampliación del puerto de Castro[101]. Parece claro que este grupo empresarial, viendo las posibilidades presentes y futuras de Castro (finalmente el puerto nuevo iba a ser una realidad) y contando con el activo ya contrastado de una pujante actividad minera, quiso montar un ferrocarril de utilización general: minero, pero también comercial y de pasajeros.

Las obras del ferrocarril, proyectadas y planificadas por el ingeniero José Bores, comenzaron con mucha celeridad, justo al año siguiente de la concesión, y "el material de tracción y móvil se adquiere entre los años 1898 a 1900 y se compone de siete locomotoras (...), trece coches para viajeros y 184 vagones de diferentes tipos, en su mayoría adecuados para el transporte de minerales"[102].

El gran objetivo de la Compañía ferroviaria era conectar su línea con los cargaderos de mineral que proyectaba levantar en la ensenada de Urdiales. Por eso, al presentar la solicitud oficial para construir éstos en el año 1896 se argumentaba así: *"La Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro-Urdiales y Traslaviña cuenta como factor principalísimo de su tráfico el transporte de minerales de hierro de los yacimientos que atraviesa, minerales que tiene que entregar a bordo de los buques destinados a llevarlos a los puntos en que se han de consumir. Necesita por consiguiente, muelles que permitan con economía, y sobre todo con la gran rapidez exigida para evitar entorpecimientos y estadías a los buques, cargar los minerales en las grandes cantidades con que se cuenta. Basta considerar que pudiendo elevarse el tráfico de minerales a 400 o 500.000 toneladas anuales, los medios de embarque deberán proporcionar una carga de unas 2.000 toneladas diarias. Por otra parte, además de los minerales hay otra mercancías como los carbones, materiales de construcción, maquinaria y algunos otros efectos que serán también objeto de los transportes de este ferrocarril y que han de importarse o exportarse después por la vía marítima de aquí, una segunda necesidad de proveerse esta Compañía de los medios adecuados para carga y descarga de dichas mercancías.*
No existen en Castro-Urdiales, punto en que la línea termina en el mar, muelles que sean susceptibles de satisfacer ninguna de las necesidades enumeradas. Actualmente se están ejecutando obras de mejora en el puerto de dicha villa, por cuenta del Estado, pero son esencialmente obras de abrigo o más bien de refugio y no pueden por de pronto, ni aún en muchos años, satisfacción a necesidades comerciales. Pero, además la concha de Castro donde ahora se ejecutan las obras de mejora, resultaría muy perjudicada en su utilización general si

[100] Ibídem.
[101] El propio Guillermo Pozzi, responsable directo de la contrata de las obrs de mejora del puerto de Castro Urdiales, era en el año 1901 "administrador-delegado" de la compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro y Traslaviña, semanario La Unión Castreña, 14 de abril de 1901.
[102] Prada, Ilustración, junio de 1997.

en ella se hicieran instalaciones de la clase que proyectamos, por lo que hemos resulto construirlas en la inmediata ensenada de Urdiales, que ofrece un buen fondeadero natural, abrigado gracias a la orientación de los montes que la limitan de los temporales de N.O. que son los dominantes y temibles en esta costa. De este modo la Compañía realizará su servicio aun cuando tenga suspender las faenas los días de gran temporal, sin causar perjuicio a los interese públicos: y el día en que el puerto de Castro esté concluido o por lo menos más adelantado prestará la gran utilidad de servicio de refugio a los buques destinados a los muelles de la Compañía durante los momentos que por el estado del mar sea peligrosa su estancia en Urdiales. Tratándose de una ensenada que reúne tan buenas condiciones para el fondeo y abrigo de las embarcaciones, y cuyo calado al pie de sus contornos es bastante para que cerca de ellos puedan estar los buques, se comprende se haya pensado anteriormente en utilizarla para fine análogos a los que persigue el proyecto actual. La Compañía del ferrocarril Castro-Alen por cesión de D. Luis Ocharan y Mazas, tenía la concesión de cuatro embarcaderos, representados con líneas de trazos en el plano general, en dicha ensenada: pero habiendo ejecutado un muelle dentro de la bahía de Castro, con el que llena perfectamente su servicio, ha desistido de su concesión en Urdiales, pidiendo al Gobierno la considere relevada de su compromiso.

El primitivo concesionario del ferrocarril D. José Martínez y Martínez de Pinillos solicitó para el mismo, antes de la renuncia de su concesión para la Compañía Castro-Alen, un embarcadero doble, también representado en el plano general, cuyo expediente sigue sus trámites reglamentarios después de haber sido favorablemente despachado por la información pública.

Por lo tanto, si se conceden los dos muelles a que se refiere este proyecto serán tres los que pudieran construirse en Urdiales con destino a este ferrocarril. Teniendo en cuenta la gran cantidad de minerales que creemos han de exportarse, que los procedentes de diversas minas tienen que embarcar en buques distintos, y las mercancías generales que han de ser cargadas o descargadas creemos que estos tres muelles son los necesarios y suficientes al menos por ahora para nuestra explotación"[103].

Se trataba, una vez más, de construir embarcaderos en cantilever: *"Para el emplazamiento de los muelles proponemos utilizar la costa Norte de la ensenada porque es la que está casi por completo resguardada de la acción de los temporales del N.O., ofreciendo un buen acantilado, a poca distancia del que existe el calado suficiente para que estacionen los buques. El cargadero que llamamos nº 1 estará distante 142 metros del pedido por el Sr. Martínez de Pinillos y el nº 2 84 metros a su vez distante del nº 1. Como estas separaciones creemos podrán efectuarse simultáneamente las faenas en los tres muelles sin que se estorben unos a otros los buques. Como la costa ofrece entrantes y salientes irregulares, hemos tenido también que elegir los sitios en que la longitud del vuelo de los cargaderos puede ser menor y que al mismo tiempo no ofrezcan un acceso difícil, a causa de las fallas que existen entre las peñas. Estas diversas consideraciones han obligado a adoptar para las curvas de enlace de los cargaderos con la vía general, radios hasta de 40 metros en las partes de vía por donde no*

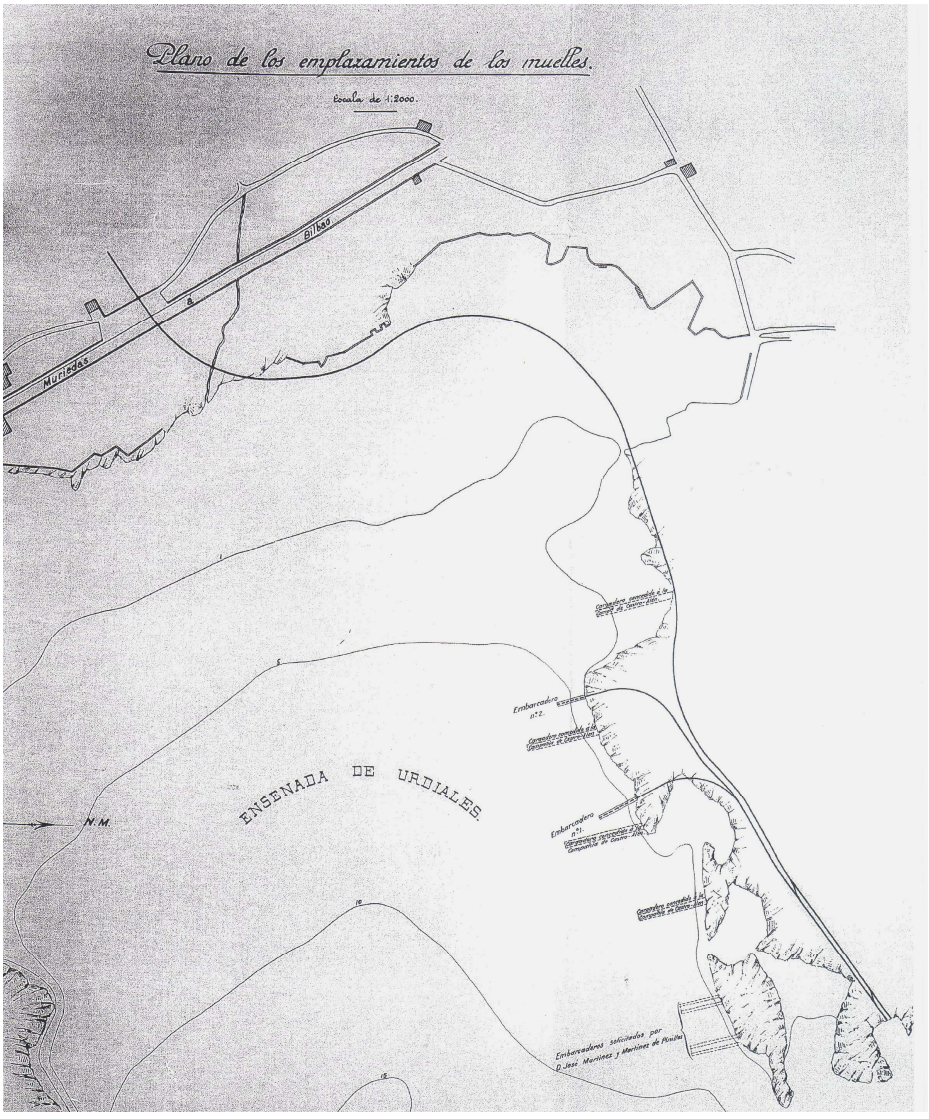
[103] A.G.A., s. O.P., caja 1.224, nº 73.

han de circular locomotoras y si solamente los wagones de mineral que tienen la batalla pequeñísima de 1 metros 40.
Se proyecta el piso de los muelles a la cota de 16 m. Sobre la bajamar de mareas vivas equinocciales. Para ello hemos examinado todos los construidos con análogo objeto en esta zona y las observaciones de los mineros y marinos. Es evidente que hace falta una cierta altura para que la vertedera pueda depositar el mineral en la bodegas de los buques descargados, que es cuando, naturalmente, están más altos; por otro lados, no conviene tampoco un exceso de altura, que aumentaría el choque de las piedras de mineral con las planchas del barco y pudieran ocasionarse averías. En resumen, nosotros hemos procurado quedarnos en un límite de altura prudente para conciliar los distintos aspectos que presenta esta cuesta.
Para construir estos muelles hay que desechar desde luego todo sistema que requiera el empleo de soportes dentro del mar. Estos soportes habrían de fundarse con bastante profundidad de agua sobre un fondo de roca sumamente irregular, estarían combatidos por el oleaje y la resaca, y además sufrirían mucho con los choques de los buques. Por estas razones, se ha generalizado en esta costa el uso de puentes volados ***cantilever o puentes grúas****, que no pueden ser más que metálicos, y así de esta clase los proyectamos también. Ejemplos en estas inmediaciones: el cargaderos de Salta – Caballo que es del mismo sistema que los proyectados, funciona sin averías desde hace varios años; y el antiguo de Dícido que descansaba sobre pilotes de rosca, fue destruido el año pasado por un temporal teniendo que ser sustituido por otro de la misma forma que los que proyectamos. Cada cargadero estará constituido por dos vigas principales se paradas de eje a eje 6 metros; y tendrán aquellos las siguientes dimensiones:*

	Muelle n°. 1 (m.)	*Muelle n°. 2 (m.)*
Longitud total	*48,00*	*35,00*
Longitud parte volada	*28,00*	*20,00*
Longitud de la cola	*20,00*	*15,00*
Altura máxima	*7,00*	*5,00*
Distancia de eje a eje vigas	*6,50*	*6,50*
Ancho de las cabezas	*0,50*	*0,40*

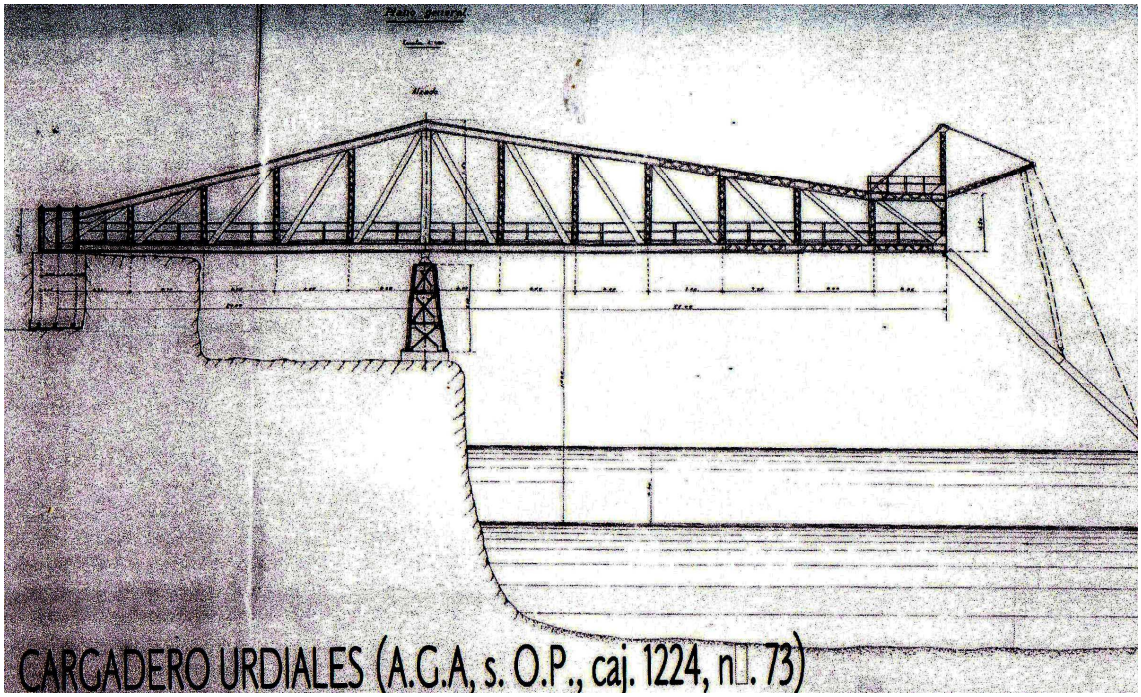
El peso irá en la parte de las vigas con objeto de poder suspender de las cabezas inferiores de las viguetas los aparatos o corrostrabordsadores destinados a la carga y descarga de las mercancías ordinarias. A este efecto una vía cuya cota será de 8 a 9 metros sobre la bajamar pasará bajo la parte volada de los muelles, y por aquella circularán los wagones de la vía férrea, que sean apropiados.
Las dos vigas irán enlazadas por cierto número de viguetas trasversales y éstas a su vez por cuatro filas de largueros, situadas debajo de cada carril, a fin de soportar la carga y trasmitirla en buenas condiciones a los apoyos principales. Dos vías irán sobre cada muelle, enlazadas en su extremidad del lado de la vertedera, una de aquellas servirá para los

wagones cargados de mineral, y otra para los vacíos. Otras dos vías irán inferiormente para el tráfico ordinario, como queda dicho.
Por último, cada muelle levará su vertedera para el mineral con el torno para maniobrarla, y el basculador para que el wagón pueda vaciar fácil y ligeramente.
Para el atraque, maniobras y seguridad de los buques se establecerán de acuerdo con la autoridad de Marina las boyas que sean precisas así como las sujeciones en tierra que se requieran al efecto.
Toda la parte metálica de los muelles, y de las pequeñas pilas que se requieren en el filo de los tajos será de acero Siemens-Martin de superior calidad. Para los cálculos de resistencia se supondrá que el esfuerzo mayor a que han de trabajar las piezas sometidas a extensión o compresión de un modo continuo no ha de exceder de diez Kilogramos por milímetros cuadrado de sección recta, tipo admitido tratándose ya de luces grandes, y sobre todo no estando destinados los muelles a esfuerzo de trepidación ni de grandes cargas en movimiento"[104].



[104] Ibídem, Memoria.

Al final, pasados todos los trámites administrativos, algunas de las obras aunque con pequeñas variaciones, se hicieron. El 22 de marzo de 1898 llegaban los primeros vagones con mineral hasta el depósito[105]. Al año siguiente entraba ya en funcionamiento el primer cargadero. El segundo, rotulado como *Martínez Pinillos o nº. 2 de San Andrés*, se inauguró el 2 de abril de 1900, produciéndose un espectacular accidente: "(...) cuando el mercante "Zorroza" (...), al verter la 14 vagoneta de mineral, se desplomó toda la estructura de la vertedera sobre la escotilla del buque, (...) en este desgraciado accidente, murieron varios hombres mientras tocaba la banda de música y en presencia de la mayoría del pueblo castreño"[106]. Reconstruido, volvió a funcionar a partir del siguiente año de 1901[107].

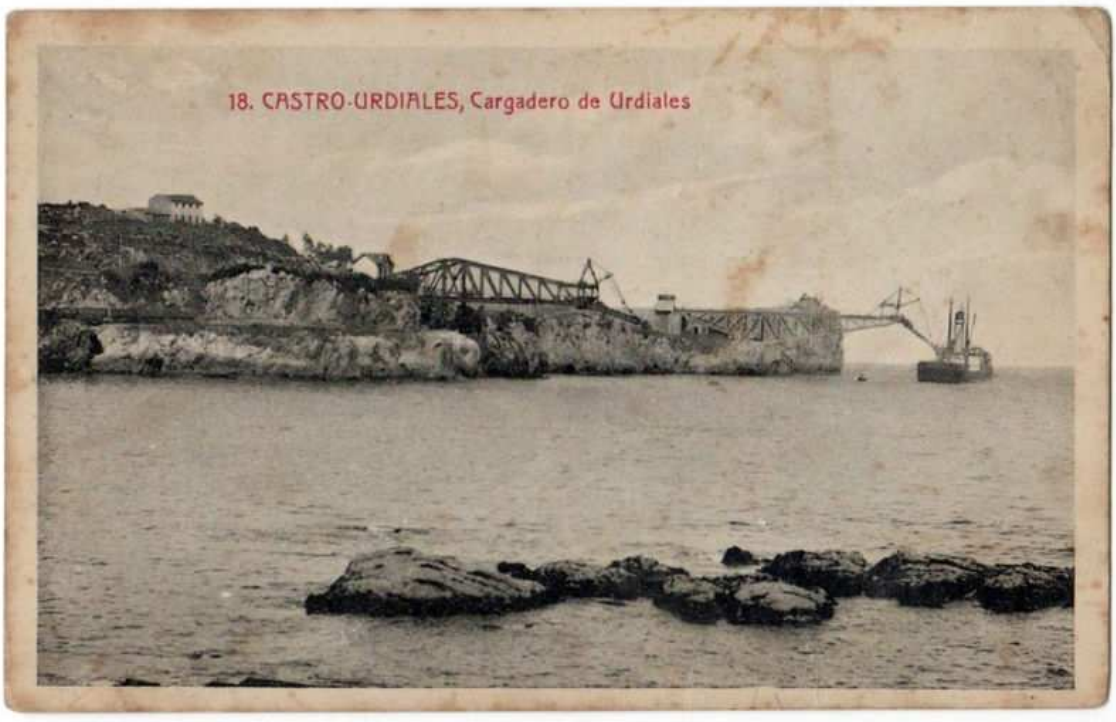


De los dos que se construyeron, sin duda, el más poderoso fue el cargadero erigido sobre la Punta de la Pepina, que, como perfectamente comenta Homobono, "(...) desde su inauguración hasta 1920 se habían cargado en el mismo 871 barcos de hasta 6.600 Tm.. Tras la paralización por más de un año de su ferrocarril, en 1923 fueron reparadas las brechas abiertas por el mar en el terraplén de su vía de servicio. Constaba este cargadero de estructura en cantilever, de 56 m. De longitud y 36 m. De voladizo, sobre cuyo tablero discurrían directamente las vías, apoyado en tierra firme y con importante obra de mampostería anexa, pudiendo cargar buques de 7,5 m. De calado. Fue

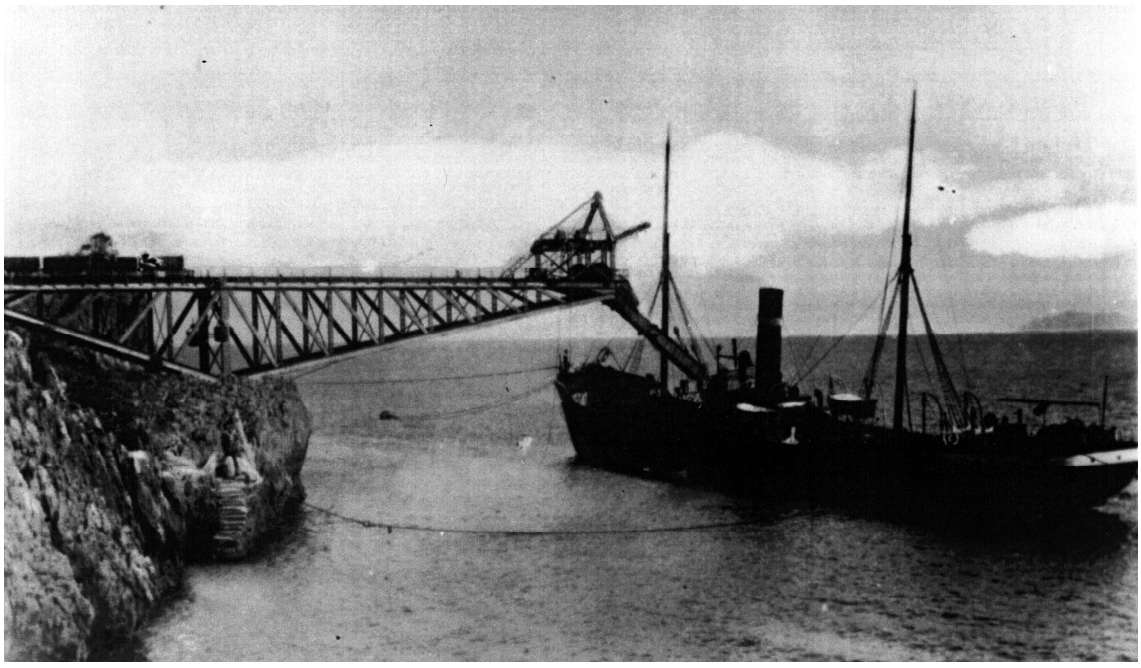
[105] Prada, Ilustración, julio de 1997.
[106] Garay, Pedro, Ilustración, diciembre de 1989.
[107] Fray Verás, 5 de septiembre de 1901.

clausurado en 1966 y desmantelado hacia 1970. a 200 m. de éste, más adentro de la ensenada, hubo otro cargadero de la misma empresa, de 48 m. de longitud con voladizo de 28 m. para barcos de inferior calado, que dejó de operar bastante tiempo antes que el anterior. Subsisten restos de la obra de fábrica de ambos".

Aunque sea únicamente de forma referencial, no estaría de más recordar que para el trazado de la línea férrea hasta los cargaderos de Urdiales también hubo necesidad de construir en buena parte del perímetro costero de la ensenada, sobre todo en las cercanías de la zona conocida como *El Sable*, algunos importantes muros o diques de defensa.

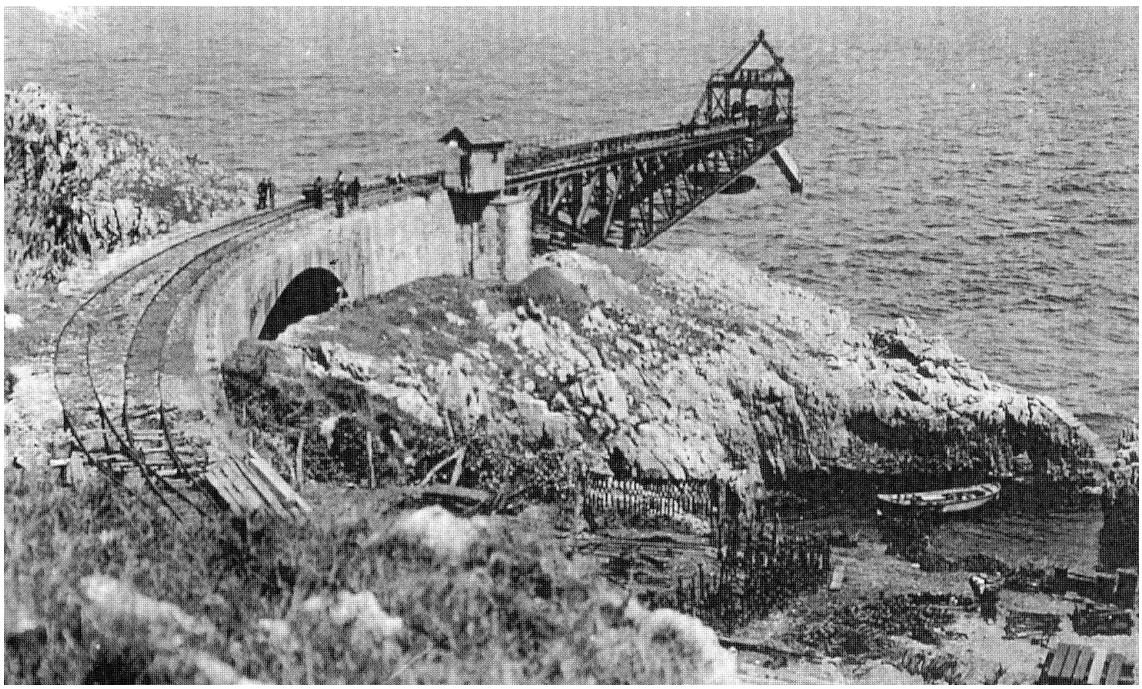


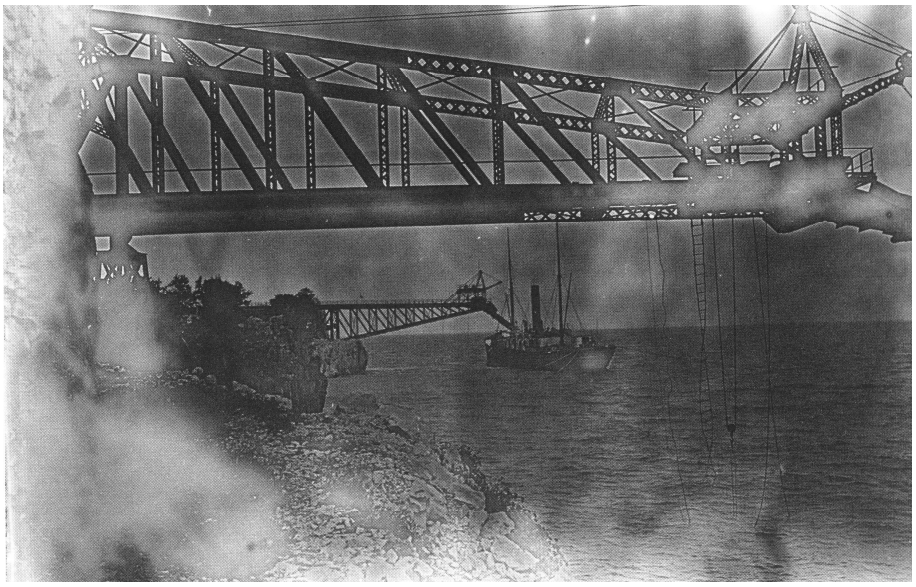
5. CASTRO URDIALES — ENSENADA DE URDIALES

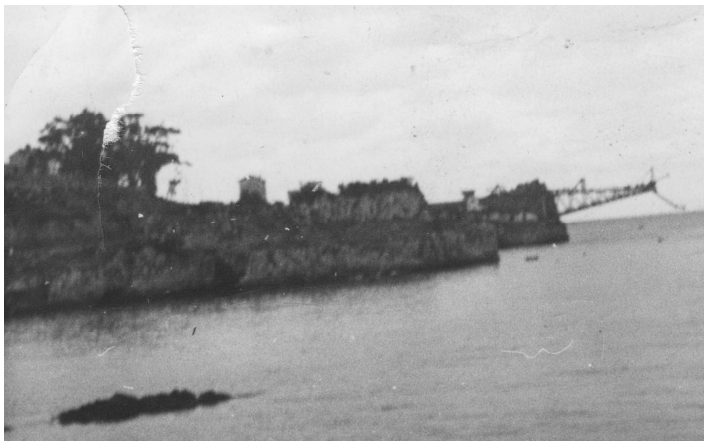


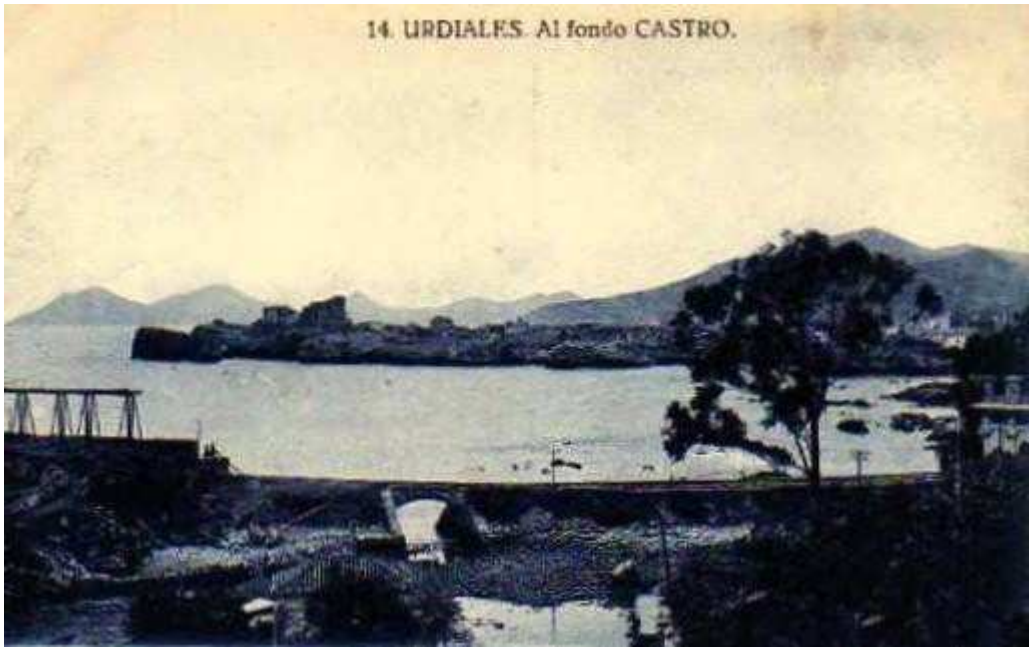
El mártes 2 de abril de 1900, durante los actos de inauguración del Cargadero n° 2 en Urdiales, cuando a las 13.30 cargaban el vagón n° 13 al vapor "ZORROZA", se vino abajo parte de la estructura y resultó muerto un obrero, otro perdió una pierna y cuatro heridos de diversa consideración. (Foto de J. Ca/era)

(Prada, Ilustración).

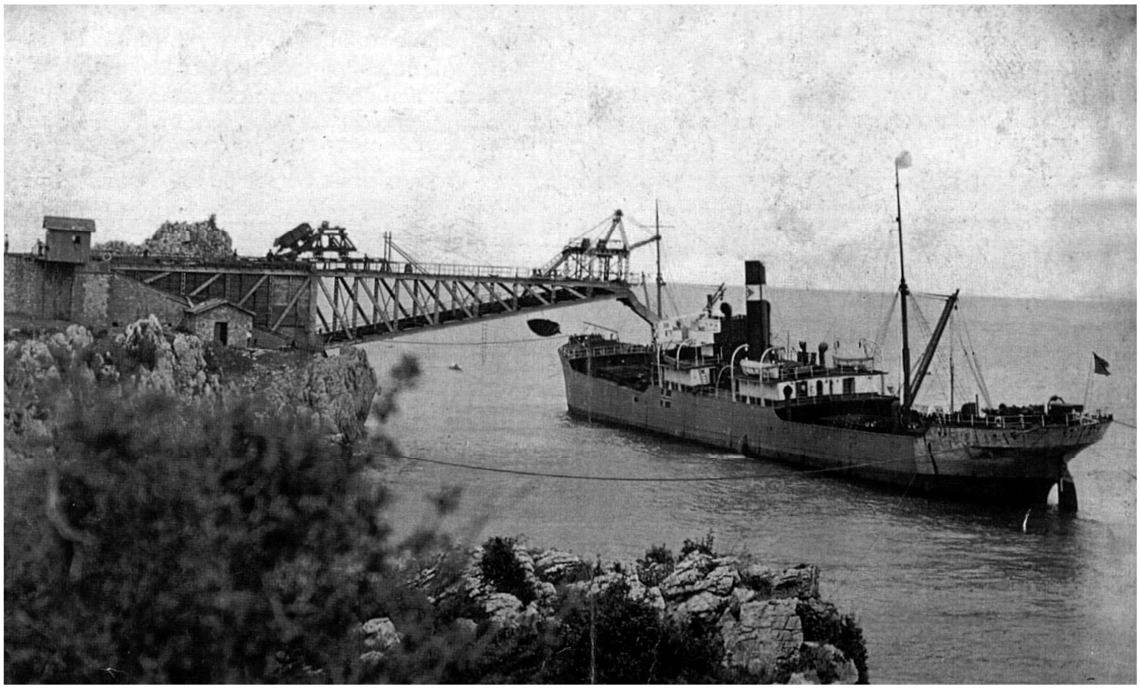


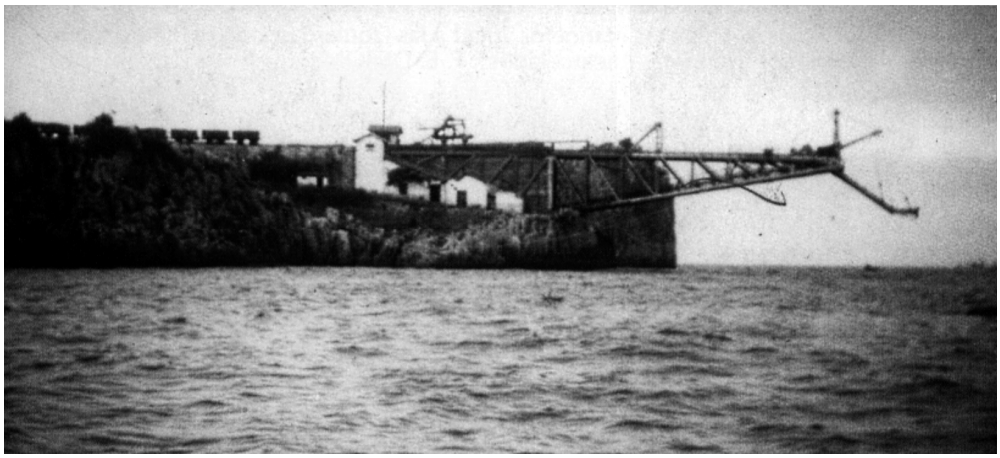


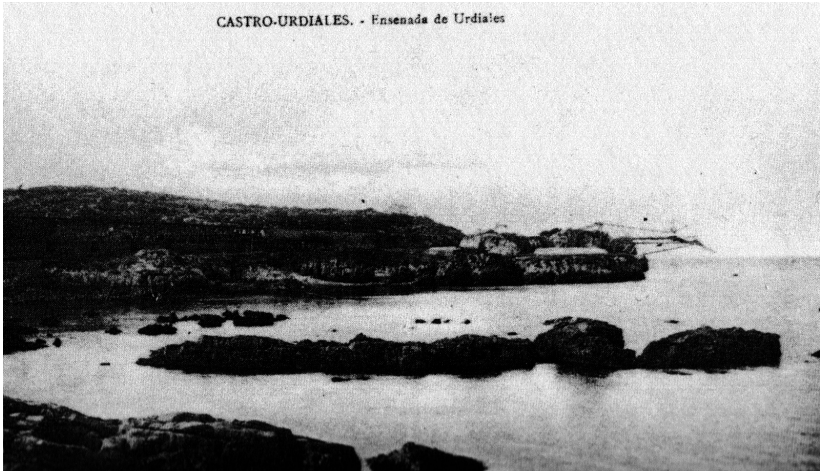



14. URDIALES. Al fondo CASTRO.

CASTRO-URDIALES.—Cargadero de Urdiales.






CASTRO-URDIALES. - Ensenada de Urdiales

5. CASTRO-URDIALES.-VISTA GENERAL.
J. GUTIERREZ.

«ALBIA»

CARGADEROS EN LA COSTA OCCIDENTAL: LOS PENDIOS Y SONABIA

PROYECTO DE *LOS PENDIOS*

Muy tardíamente, finalizando el año 1907, tuvo lugar otro intento, al final fracasado, de construir un depósito costero de mineral y cargadero en el término de *Los Pendios*, justo en el medio de la costa situada entre las pequeñas localidades del partido castreño de Cerdigo e Islares. La novedad residía en que esta vez no se trataba de embarcar mineral de hierro, sino tierras refractarias de varias canteras cercanas: *"La explotación de tierras refractarias, radicantes en el término de Islares y Cerdigo, de este Ayuntamiento, exigen dado el poco valor de estos productos, acumular todos los medios de economía imaginables, tanto de laboreo, como en el transporte, para poder hacer objeto comercial de las grandes existencias de estos productos que de otro modo yacerían inaprovechables.*
Con objeto de que así no suceda, y con ello tangan medio de subsistencia un buen número de trabajadores, redicantes en sus proximidades, hemos decidido solicitar la construcción a que hace referencia esta Memoria.
El punto de emplazamiento del cargadero en proyecto se halla situado en la costa cantábrica y hacia la mitad de la distancia que media entre el puerto de Castro-Urdiales y la ría de

Oriñón y para mayor precisión de su enclavación diremos que por la carretera de Bilbao a Muriedas existe una distancia de 6 Kilómetros a Castro-Urdiales, y por mar unas 3 millas al puerto de Castro, para indicar aún con mayor precisión la posición de la ensenada, que la constituye el peñón saliente, en el cual proyectamos enclavar el depósito y cargadero, diremos, que se halla muy próximo y a pocos metros de la divisoria territorial de las jurisdicciones de los pueblos de Cerdigo e Islares.

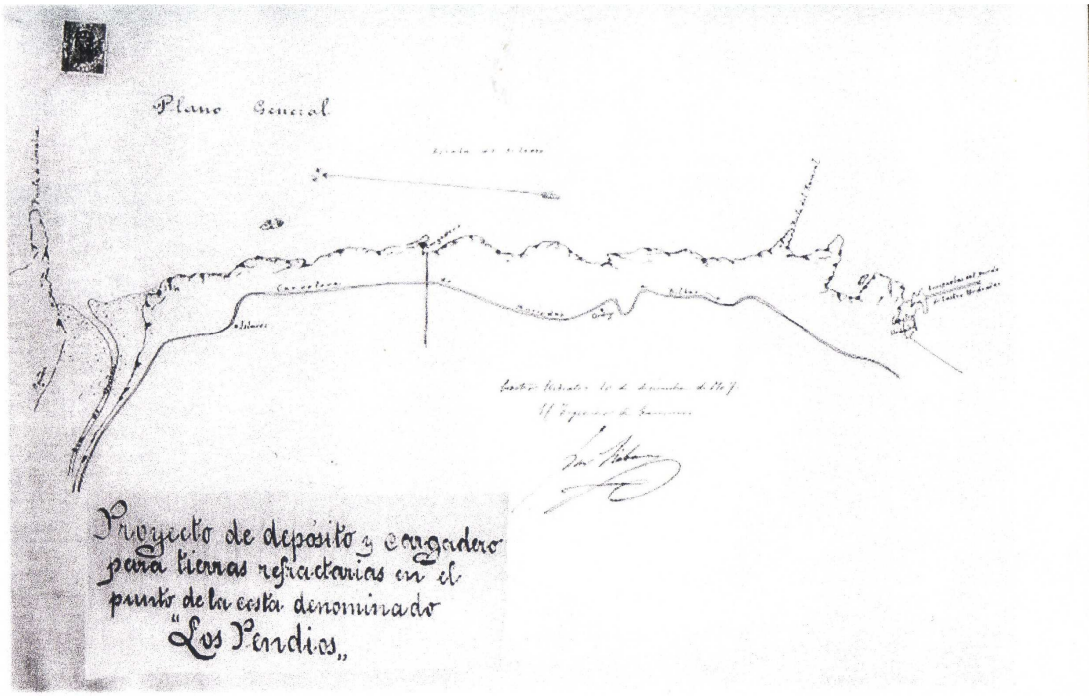
El peñasco por su solidez y forma inclinada, en su parte superior, presenta todas las ventajas para establecer en él un depósito y siendo su corte perfectamente acantilado favorece en extremo el establecimiento del cargadero, arrancando desde el frente del depósito.

El depósito en proyecto tendrá una cabida de unos 300 metros cúbicos de tierras sin que su altura pase de 1,00 metro a 1,50 mts. y como dejamos dicho la inclinación de la superficie permite hacer económica y sólidamente un depósito en excelentes condiciones para la facilicitación del cargue; siendo suficientes que una o dos personas remuevan poco a poco las tierras para que éstas por si solas se precipiten hacia la vertedera y facilite en extremo la carga del buque que se halla atracado.

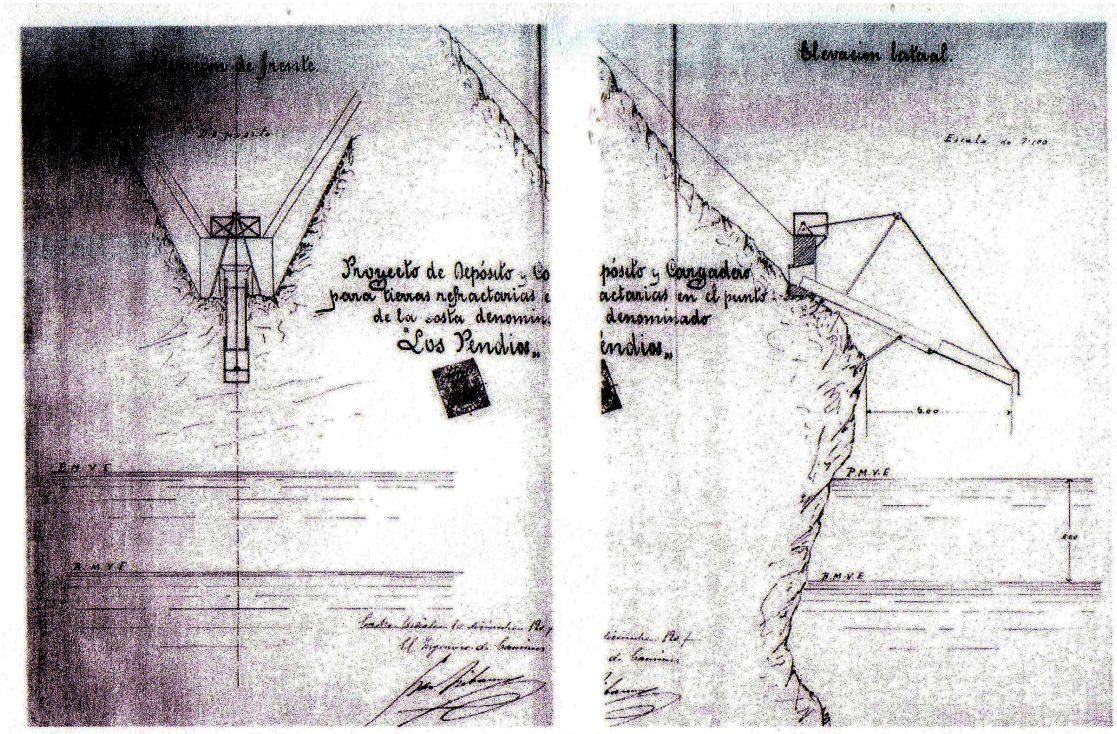
Nos permitimos observar que estas tierras refractarias por su naturaleza, son bastantes pegadizas, de manera que a medida que se descargan en el depósito forman entre sí un cuerpo por lo que se hace necesario moverlas para poderlas cargar y si se considera que el depósito se llena paulatinamente y en pequeñas cantidades se comprenderá como al llegar las tierras a los muros que limitan el depósito, estos no reciben casi ningún empuje; razón por la cual, en las canteras se sostienen cantidades crecidas de tierra con una altura apreciable bastando muretes en seco de muy poca consistencia. Por esta razón fijamos los muros laterales del depósito de poca consistencia, muros en seco de 0,40 m. de espesor y solo se construye un muro de mampostería hidráulica en el frente del depósito. Este muro podría hacerse con cal ordinaria pero se ha preferido hacerlo hidráulico, para poder inmediatamente gravar sobre el y llenar el depósito sin temer a ninguna estabilidad del muro frontal (...).

Desde este muro arranca la vertedera que tendrá un vuelo saliente de la roca de 6 metros necesario para la facilidad en el atraque (...). Una de las extremidades de las vigas está sólidamente unida al muro con tirantes de hierro y la otra extremidad está sostenida con palomillas hechas de dos fuertes carriles. Sobre las citadas vigas estarán clavados los tablones que han de formar el fondo de la primera parte de la vertedera y de igual manera sus partes laterales"[108].

[108] A.G.A., s. O.P., caja 1.235, nº. 131, "Proyecto de depósito y cargadero en la costa perteneciente al término de Islares, Ayuntamiento de Castro-Urdiales, Provincia de Santander", "Proyecto de depósito y cargadero para tierras refractarias en el punto de la costa denominado "Los Pendios"", 10 de diciembre de 1907.



PROYECTO CARGADERO DE "LOS PENDIOS" (A.G.A., s. O.P., caj. 1235, nº. 131)



PROYECTO CARGADERO DE "LOS PENDIOS"
(A.G.A., s. O.P., caj. 1235, nº. 131)

PROYECTO CARGADERO DE "LOS PENDIOS"
(A.G.A., s. O.P., caj. 1235, nº. 131)

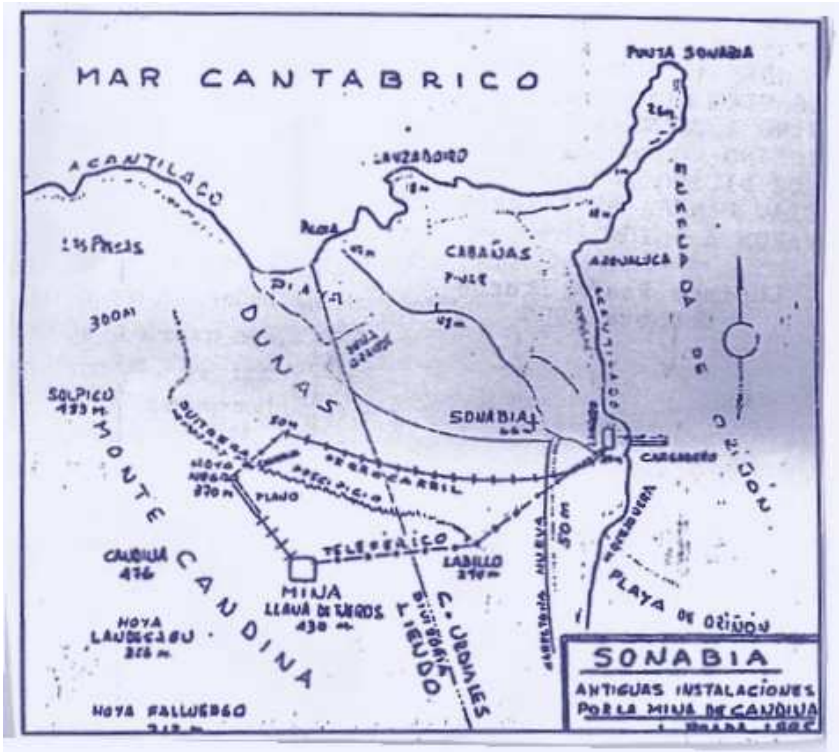
SONABIA

En los confines occidentales de la costa castreña, rayando con la jurisdicción marítima de Laredo, se levantó también un cargadero más. Nos referimos al poco conocido y contemplado por la historiografía minera *Cargadero de Sonabia*. Decía un "derrotero" publicado en el año 1919: "Resguardado por esta punta de Sonabia, y a la falda del mismo monte Candina, existe un cargadero de mineral de hierro procedente del citado monte. Pueden atracar vapores de 4,5 metros de calado máximo. Un práctico al servicio de la empresa explotadora está encargado de custodiar el buque y dirigir todas las faenas concernientes a la carga, después de haberlo pilotado hasta dicho cargadero un práctico de Castro-Urdiales. Durante la estancia del buque en ese lugar, la vigilancia ha de ser extrema, pues de recalar mar del NW. Hay que largar amarras y tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto del Abra de Bilbao, si el tiempo arrecia"[109].

El cargadero de Sonabia daba salida a la producción de la mina de la Llana de Tueros en Candina, dentro del término municipal de Liendo. Sus

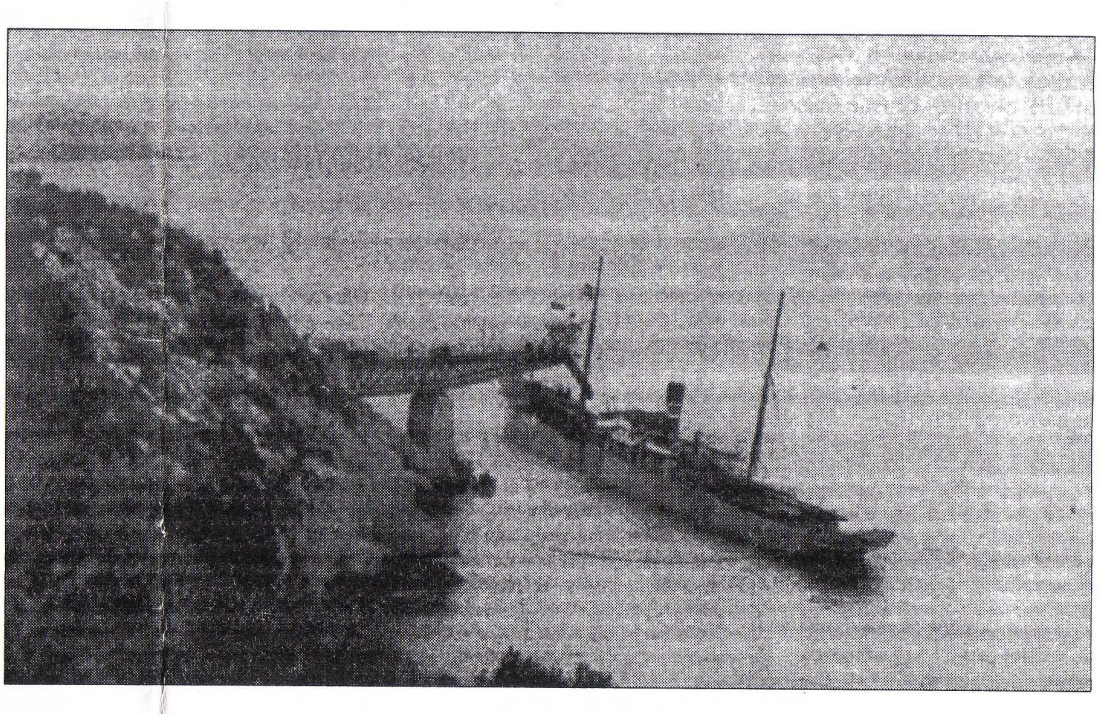
[109] Derrotero de la Costa Septentrional de España desde el puerto de La Coruña hasta el río Bidasoa, Ministerio de Marina, Sección de Hidrografía, Madrid 1919, p. 313.

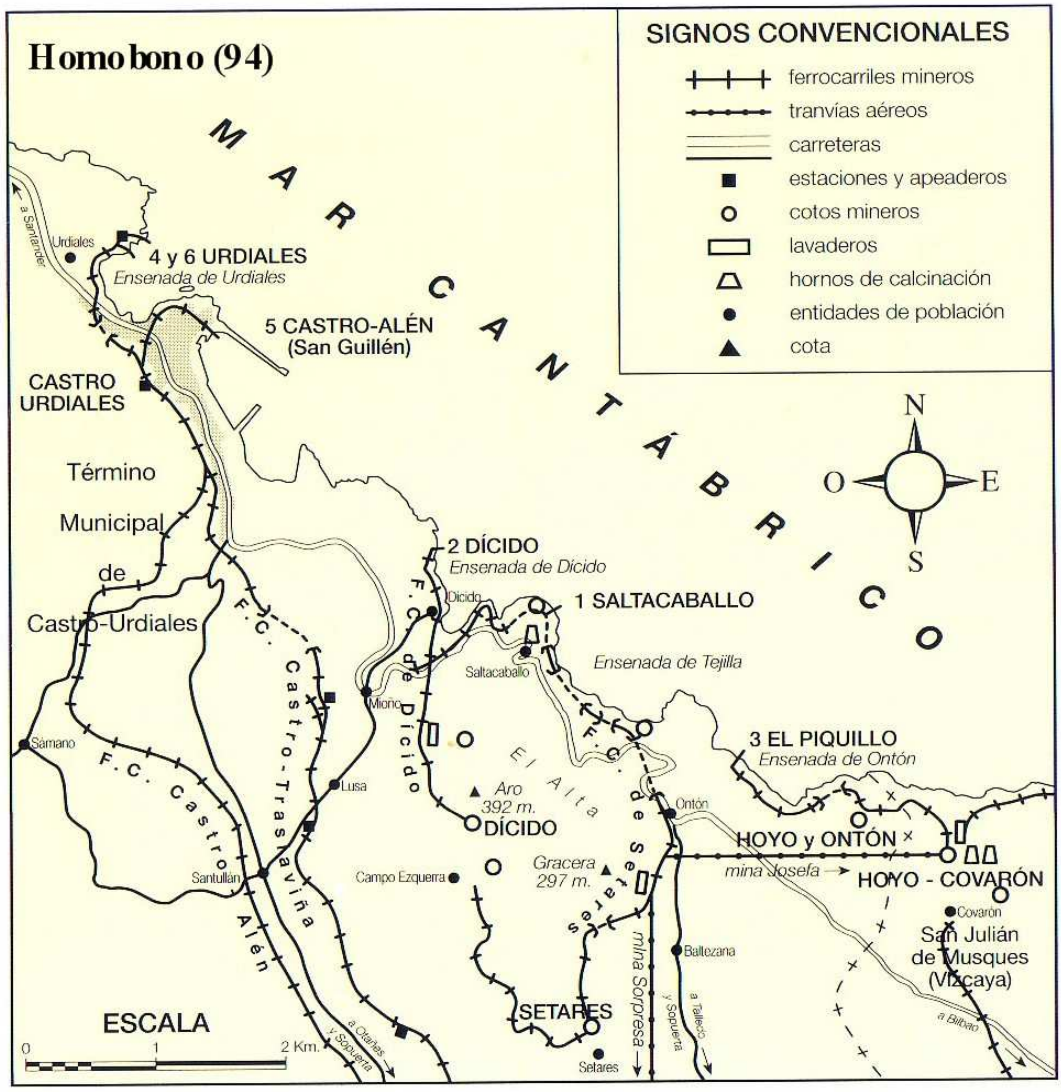
propietarios, Severino dúo, Samuel Carranza y Eusebio Berris, construyeron en el año 1899 un ferrocarril aéreo para acercar el mineral hasta la costa de Sonabia. Allí y en el mismo año erigieron un cargadero en cantilever: "Cargaba por el sistema de línea de baldes sobre el cantilever invertido..."[110]. Parece ser que fue el cargadero "(...) más pequeño, que medía 30 metros, con voladizo de 18 y quedaba a 11 metros de altura sobre las mayores pleamares"[111]. En la actualidad, desaparecido ya totalmente todo el entramado metálico, únicamente queda el machón sobre el que se apoyaba[112].



(Prada Ilustración).

[110] Prada, Ilustración, octubre y noviembre de 1995.
[111] Ibídem
[112] El semanario castreño Fray Verás anunciaba a sus lectores en el mes de noviembre de 1900 la inauguración ocial del cargadero de Sonabía, reseñando que "Este se halla situado en un punto de la costa que ofrece resguardo y seguridad a los barcos que a él atraquen por estar dentro de la pequeña ensenada que forma con la playa de Oriñón, el cabo Cebollero y al socaire de los vientos del noroeste, ofreciendo además profundidad para vapores de mayor calado...", Fray Verás, 18 de noviembre de 1900.




Homobono (94)
SIGNOS CONVENCIONALES
ferrocarriles mineros
tranvías aéreos
carreteras
estaciones y apeaderos
cotos mineros
lavaderos
hornos de calcinación
entidades de población
cota
MAR CANTÁBRICO
N
O
E
S
4 y 6 URDIALES
Ensenada de Urdiales
5 CASTRO-ALÉN
(San Guillén)
CASTRO
URDIALES
Término
Municipal
de
Castro-Urdiales
2 DÍCIDO
Ensenada de Dícido
1 SALTACABALLO
Ensenada de Tejilla
3 EL PIQUILLO
Ensenada de Ontón
HOYO y ONTÓN
HOYO - COVARÓN
San Julián
de Musques
(Vizcaya)
Aro
392 m.
DÍCIDO
Gracera
297 m.
SETARES
El Alta
F.C. Castro-Traslaviña
F.C. Castro Alén
F.C. de Dícido
F.C. de Setares
mina Josefa
mina Sorpresa
Urdiales
Sámano
Santullán
Lusa
Miorio
Dícido
Saltacaballo
Ontón
Campo Ezquerra
Baltezana
Setares
Covarón
a Santander
a Otañes y Sopuerta
a Tallecio y Sopuerta
a Bilbao
ESCALA
0
1
2 Km.

REVISTA ILUSTRADA DE
BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS.
Electricidad, Comercio,
Obras públicas, Metalurgia, Navegación, Agricultura,
Aduanas, Minas y Tranvías.
Director y propietario: Don V. Rankin Diaz.

DON FELIPE YURRITA

PRESIDENTE DE LA CAMARA ESPAÑOLA DE COMERCIO DE GUATEMALA

mo; el procedimiento acabado de indicar se refiere á los lápices ordinarios. Los que emplean los albañiles se hacen con una variedad de esquisto, la ampelita, que viene del Maine, Bretaña y Normandía. El lápiz litográfico es una mezcla de jabón, sebo y cera con negro de humo, y los lápices rojos por un extremo y azules por el otro se preparan con arcilla y bermellón ó azul de Prusia, respectivamente.

Muelles cargaderos de mineral.

Debido á la gran extensión que ocupan las minas de hierro comprendidas en la zona de Bilbao, al Norte y Oeste de los antiguos establecimientos de explotación, ha habido necesidad de acudir á procedimientos especiales para el transporte del mineral desde los puntos de extracción hasta los cargaderos de los puertos de embarque.

Los ferrocarriles de vía estrecha, de 0,75 metros, que en un principio se emplearon, fueron pronto insuficientes para el gran movimiento de mineral que se inició, y hubo necesidad de construir líneas de vía normal, que llegaran hasta los puertos de embarque.

Los ferrocarriles de vía estrecha, de 0,75 metros, que en un principio se emplearon, fueron pronto insuficientes para el gran movimiento de mineral que se inició, y hubo necesidad de construir líneas de vía normal, que llegaran hasta los puertos de embarque.

Fig. 1.
ONTON.

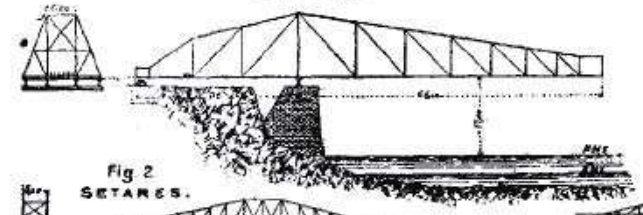


Fig. 2
SETARES.

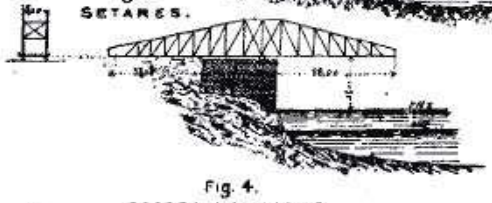


Fig. 3.
DICIDO

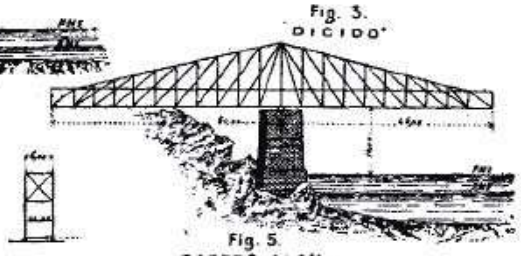


Fig. 4.
CASTRO URDIALES.

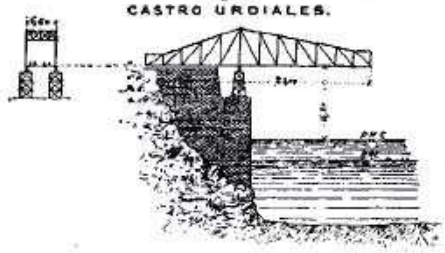


Fig. 5.
CASTRO ALEN.

ESCALA 1:1000

Para el primer caso, el procedimiento empleado consiste en un plano inclinado, que arranca del cargadero, y en el cual se mueve un tren de vagones, que, por gravedad, descienden cargados, y ascienden vacíos, siendo el movimiento regulado por un cable que pasa por una polea situada en la parte superior del plano inclinado, y que arrastra los vagones por medio de una máquina de vapor.

Para el segundo caso, el procedimiento empleado consiste en un plano inclinado, que arranca del cargadero, y en el cual se mueve un tren de vagones, que, por gravedad, descienden cargados, y ascienden vacíos, siendo el movimiento regulado por un cable que pasa por una polea situada en la parte superior del plano inclinado, y que arrastra los vagones por medio de una máquina de vapor.

El ferrocarril y el plano inclinados tienen vía de 0,75 metros, con carriles de 15 kilogramos de peso por metro lineal, midiendo el primero 1.780 metros de longitud con pendiente de 1 por 100, salvando un desnivel de 25 metros, efectuándose la tracción con locomotoras de vapor que arrastran trenes, general-

ciales para embarcar aquellos productos. Además, como, por lo general, esas minas están fuera del alcance de los ferrocarriles y descargaderos de la vía de Bilbao, ha sido preciso acudir á medios que permitan cargar rápidamente en puntos situados en mar abierto, desprovistos de toda defensa contra los temporales.

Entre los primeros muelles de esta clase que se construyeron, está el de Salta Caballo, figura 2.ª, en la provincia de Santander, de la Compañía minera de Setares, cuyas explotaciones se hallan en la parte alta al Oeste de Somorrostro, á 1.780 metros de la costa y á 260 de altitud sobre el nivel del mar. El mineral es muy silíceo, dando gran cantidad de materias terrosas, concentrándose por lavados para obtener unas 300 toneladas limpias con el tratamiento de 610, á más de 120 que se pierden al descargar los lavaderos, situados en Onten, á 68 metros debajo de la mina, á la que se unen por un plano inclinado automotor de 550 metros de longitud, con pendiente de 45 por 100. Cada vagón de los que componen el convoy descendente contiene 11,5 toneladas de mineral, y el de mente de 44 vagones, con 2,5 toneladas de mineral cada uno de carga neta, lo que hace un total de 110 toneladas. El plano inclinado tiene 670 metros de longitud con pendiente bastante acentuada, que en algunos trozos llega al 20 por 100 para salvar un desnivel de 125 metros, descendiendo los vagones en grupos de cuatro, ó sea en junto con 10 toneladas de mineral, descargando en un vagón colocado encima de la plataforma, la cual lleva en cada descenso 1.680 kilogramos, que es la cabida de aquél, transportándolos al referido almacén, situado á 55 metros más bajo del plano inclinado.

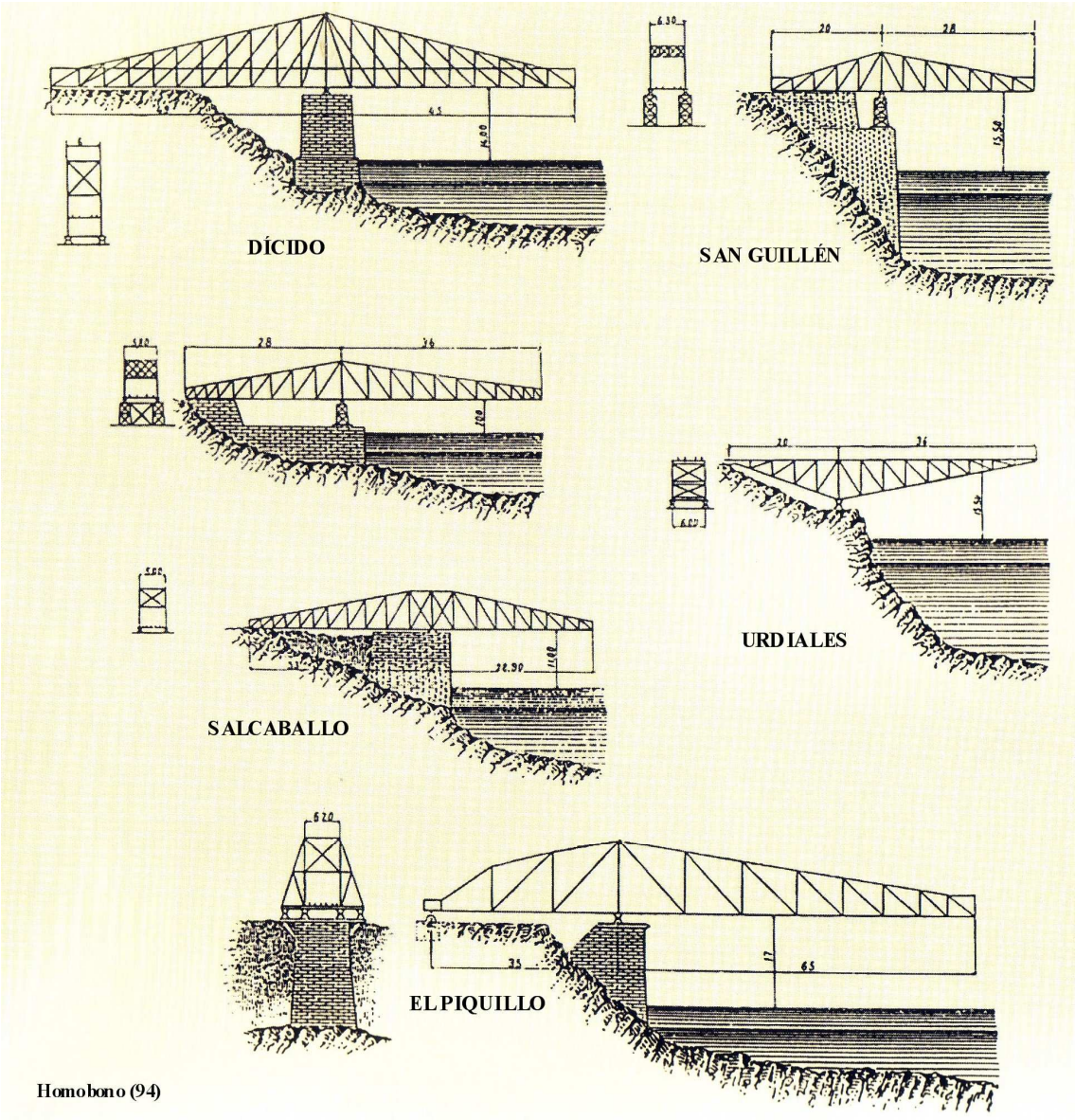
El muelle cargadero consiste en una armadura de acero, formando una grúa de brazos desiguales con arriostramientos diagonales y transversales de 62 metros de longitud total, y cuyo pescante tiene de volado 28,90 metros sobre su apoyo en el estribo de fábrica, á 11 metros de altura sobre el nivel de pleamar. La plataforma de este muelle tiene tres vías de 0,60 metros de ancho, que se reducen á dos al acercarse al extremo, recibiéndose los vagones cargados de la plataforma indicada, llenándose otros por medio de cinco tolvas que hay en el depósito, corriendo luego sobre las vías para vaciarse en los buques anclados á la cabeza del muelle.

Con tal disposición se han cargado 2.200 toneladas de mineral en siete horas, pudiéndose cargar 3.000 en doce, y en un año 260.000 próximamente, constituyendo esta obra, que como decimos fué de las primeras de su clase que se hicieron en la costa cantábrica, una prueba de los progresos que la ingeniería alcanzaba ya hace más de veinte años, habiendo sido proyectada y construída la parte metálica en Bélgica por M. Augusto Lecocq y dirigido los trabajos D. Juan M. Allende, de Bilbao.

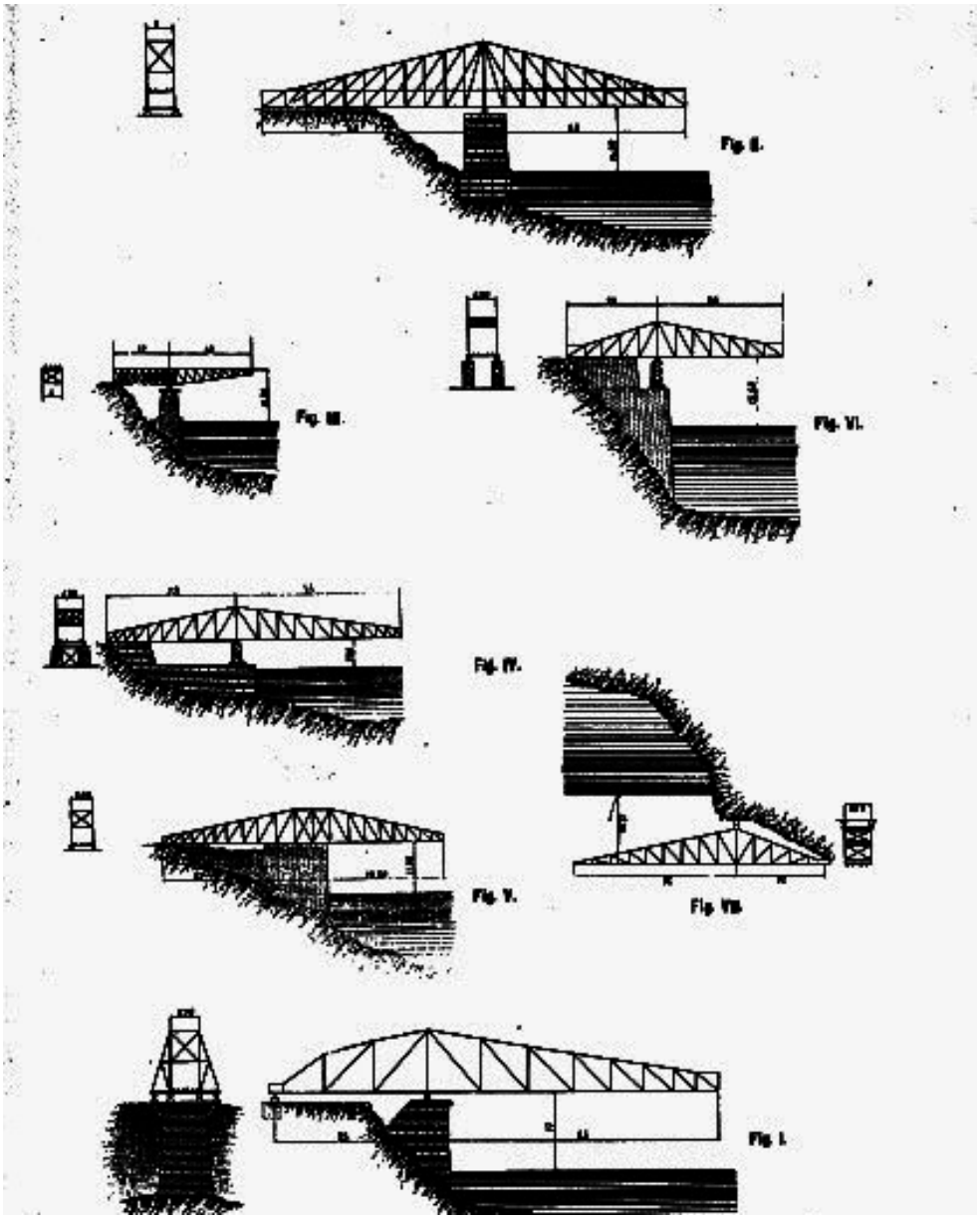
Los muelles cargaderos de Castro Urdiales y Castro Alen, cuyas principales dimensiones pueden verse en las figuras 4.ª y 5.ª que acompañan estas líneas, difieren poco del que brevemente acabamos de describir, por lo que no creemos necesario insistir acerca de ellos.

Destruído en Diciembre de 1894, á causa de un temporal, el muelle sobre pilotes de rosca que existía en Dicido, en Marzo de 1896 se terminó otro nuevo, que es de los de mayores dimensiones, midiendo 45 metros de pescante, con peso de 300 toneladas, constando, según indica la figura 3.ª, de dos plataformas. La descarga del mineral se efectúa á razón de 200 toneladas por hora, transportándose directamente desde las minas por baldes de 500 kilogramos de carga, por medio de un transportador de cadena sin fin de 3.000 metros de longitud, que salva un desnivel de 350 metros.

Por último, el muelle de Onton, figura 1.ª, es el mayor de los que en esa costa se han construído, siendo su peso de 400 toneladas y de 100 metros su longitud, volando el pescante 65 metros sobre el apoyo en el estribo de fábrica, habiendo sido construído y montado por los Talleres de Miravalles, Bilbao, que también llevó á cabo el muelle de Castro Urdiales, siendo ambas obras dignas de aquellos talleres y prueba de lo mucho que puede hacer nuestra industria nacional.



Homobono (94)



MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

(1830-1950)

FUENTES, ALTERNATIVAS Y OBJETIVOS

No hace todavía mucho tiempo, en el intento de estudio del tráfico marítimo del puerto de Castro Urdiales a los largo de los siglos de la Edad Moderna, decía que para ello "sería necesario analizar la evolución cuantitativa del número de barcos y volumen de mercancías que entraron y salieron del mismo. Pero, sin embargo, es evidente que los siglos del Antiguo Régimen están fuera de lo que hoy denominaríamos la época estadística. Ni lo poderes centrales, ni los ayuntamientos tenían la mentalidad, ni siquiera el concepto mental, de la necesidad de contar con bases cuantitativas"[113].

Únicamente pude acercarme al tema utilizando técnicas históricas de aproximación indirecta. Cuantificando y seriando algunos impuestos indirectos con los que el Ayuntamiento gravaba la actividad portuaria, con todas las dificultades propias de est tipo de documentación, fue posible al final hacernos una idea bastante cabal de los derroteros por los que navegó el movimiento portuario antes de 1850.

En teoría, abordar el mismo objetivo para años posteriores parecía una empresa mucho más fácil. Fundamentalmente porque poco a poco vamos entrando en épocas con mucha mayor cantidad de datos directamente cuantificables, y cada vez más elaborados con criterios más acordes con lo que hoy entendemos como fuentes estadísticas. En esta dirección, para bien de la historia marítima y económica de Castro Urdiales, en el Archivo Histórico Provincial de Cantabria, con fechas límites en 1866 y 1954, se conservan 112 legajos, clasificados dentro de la sección "Administración central periférica", bajo la adscripción de "Aduana de Castro Urdiales": "La aduana de Castro Urdiales controlaba el comercio de importación y exportación en el tramo litoral de su jurisdicción, que se extendía desde la ría de Oriñón, al oeste, hasta Ontón, en el límite con el Señorío de Vizcaya, al este. Su cometido fiscal era la recaudación de impuestos derivados del tráfico de mercancías a través del puerto castreño (...), el puerto de Castro Urdiales estuvo habilitado para el tráfico de cabotaje hasta 1842. En marzo de este año fue declarado "puerto de

[113] Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Castro Urdiales, 2001, p. 181.

segunda clase", ampliando su competencia al control aduanero del comercio nacional y extranjero, para lo que contó con aduana propia, aunque subalterna de la de Santander. El grueso de los fondos conservados refleja la actividad de esta aduana a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XIX y primera mitad del XIX, aunque se conserva algún documento de época anterior"[114].

En esta documentación se encuentran libros y estadísticas muy diversas: movimiento de buques, mercancías, embarques de mineral, contrabando ... "Ingresó en el Archivo, procedente de la Aduana de Castro Urdiales, el 11 de junio de 1965, alcanzando un volumen de 112 legajos"[115]. Han pasado casi cuarenta años desde la entrada en el Archivo de Cantabria; pero, y aquí está el problema, este riquísimo filón de documentos todavía no está a disposición de los investigadores. La falta de espacio físico en las instalaciones, y de personal especializado suficiente (a la espera de la ansiada rehabilitación de las antiguas dependencias de "Tabacalera Española" par acondicionar el Archivo[116]) impide por el momento su estudio.

Sin embargo, interesado en proseguir la primera parte del trabajo y poder ver el movimiento de barcos en nuestro puerto después del año 1850, con el lógico miedo de tener que esperar demasiado tiempo, a veces casi una vida intelectual, para poder analizar los fondos de Santander, opté por buscar otras alternativas. Y lo cierto es que existen. En la Capitanía Marítima de Castro Urdiales se ha conservado, proveniente de la antigua Ayudantía de Marina, un buen puñado de documentos con los que se puede seguir con bastante detalle la actividad portuaria castreña entre los años 1838 y 1952. Se trata de 8 cuadernos en los que el Ayudante de Marina anotaba las entradas y salidas de buques[117].

Es cierto que, muy probablemente por alguna pérdida producida en cambios de ubicación del Archivo, faltan datos para algunos años. Pero son lagunas que se pueden subsanar con otros documentos conservados en el Archivo Municipal. En sus estanterías han quedado algunos libros de registro de barcos[118], y una rica documentación en la sección de Sanidad que, a consecuencia de la necesidad de preservar la salud pública frente a los posibles

[114] Vaquerizo Gil, M., Guía del Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Santander, 2000, p. 162.
[115] Ibídem.
[116] Ibídem, pp. 14 y 15.
[117] Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante, A.C.M.C.U.), cuadernos de entradas y salidas de buques del puerto de Castro Urdiales: 1838-1856, 1856-1868, 1869-1873, 1885-1891, 1900-1907, 1907-1914, 1925-1942 y 1937-1952
[118] Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante, A.M.C.U.): leg. 1314-L.5, leg. 1276-S/n(1) y leg. 1507-doc.4 y 8.

contagios llegados por mar, ofrece abundantes noticias de los navíos llegados al puerto de Castro[119].

Con todas esta fuentes podemos estudiar el número de barcos que entraban y salían del puerto de Castro todos los años, en algunos casos el tonelaje, tipo de mercancías cargadas y descargadas, los tipos de buques y, como iremos poco a poco comprobando, algunas otras curiosidades sumamente interesantes desde la perspectiva de la historia marítima

.

MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES: EVOLUCIÓN Y LÍNEAS GENERALES (1830-1950)

ENTRADAS Y SALIDAS DE BARCOS
PUERTO DE CASTRO URDIALES

DECENIOS	MEDIAS
1830/39	317,5
1840/49	289,1
1850/59	494,7
1860/69	173
1870/79	134,5
1880/89	219,1
1890/99	319,3
1900/09	435,7
1910/19	373,6
1920/29	525,5
1930/39	292
1940/49	295,5
(1950/51)	281

Fuente: A.C.M.C.U., Cuadernos de entradas y salidas de buques.

[119] A.M.C.U. : leg. 1045-S/n(8), 1001-s/n(4), 987-s/n(1), 1323-9, 1278-s/n(6), 1775-1, 1744-libros 17/18, 1775-2, 1744-libros 1/7, 1044-s/n(1), 1744-libros 8/14, 1174-libro 1, 1174-libros 15/16, 1744-libro 9/21, 1241-6/7, 1190-libro 1, 1074-s/n(2), 1229-9, 1364-s/n(1), 1045-libro 1, 1081-s/n(2) y 1364-libro 1.

Después de contabilizar, uno por uno, mes por mes y año por año, el número de barcos que entraron y salieron del puerto de Castro Urdiales, tal como podemos observar en el cuadro y gráfica anteriores, he optado por una agrupación, con las correspondientes medias, en decenios. Todo ello con la intención de poder leer desde una perspectiva analítica e histórica mejor todos estos datos. El resultado es una trayectoria, que en líneas generales podemos pasar a describir ahora.

Entre los años 1830 y 1859 la actividad portuaria castreña, aunque luego veremos que con algunos problemas, tendió a crecer. De 1860 a 1889, todo lo contrario: auténtico hundimiento en el movimiento de barcos. Sólo a partir de 1890 volverá a recuperarse la actividad hasta unos niveles cercanos a los vistos en la década de 1830, pero sin sobrepasar las mejores cifras de 1850 hasta 1909. Después, tras los problemáticos años 1910/19, en la década de los "felices 20" el puerto de Castro en la vertiente transportista y comercial alcanzará sus mejores tiempos. Por último, entre 1930 y 1951 el número de barcos arribados descenderá alarmantemente hasta niveles propios de un siglo antes.

A grandes rasgos esto es lo que nos cuentan nuestras cifras. Pero, lógicamente, cada período de los apuntados merece, y necesita, matizaciones y apreciaciones más al por menor. .

HUNDIMIENTO PORTUARIO Y CAMBIOS, 1860-1889

Al entrar en los años 60 los tímidos progresos desaparecieron. Se volvió a una situación de paralización portuaria idéntica a la vivida en el desastroso siglo XVIII. Los embarques de hierro, realizados mayoritariamente en la ría de Oriñón pero registrados en Castro, desaparecieron. Los únicos barcos que arribaban eran lo que trían los víveres más esenciales para el desenvolvimiento básico de la Villa. Y lo único que salía con cierto dinamismo era el pescado salado y escabeche, aprovechando la buena coyuntura por la que pasaba el sector pesquero. Seguían llegando también, como siempre, barcos en apuros en busca de refugio, a hacer noche obligada en el invierno, o a la espera de marea y tiempo bonancible para cruzar la barra de Portugalete y entrar en el puerto de Bilbao[120].

[120] Ojeda San Miguel, R., Castro Urdiales puerto de salvamnto. Documentos para la historia de la navegación (1750-1850), Castro Urdiales, 2004.

Tampoco técnicamente mejoró nada el puerto en estos años. Todo seguía igual de mal y destruido, a excepción de la obligada obra que supuso la construcción del dique de defensa de la calle de la Mar, el futuro muelle de Eguilior.

En la década de 1870 aún empeoró más la situación. El movimiento de barcos en Castro se situó en las cotas más bajas de todo el siglo XIX. A las razones antes apuntadas habrá que añadir ahora los efectos paralizantes del nuevo conflicto carlista. Pero tampoco en de Castro fue un caso aislado y especial: en general, en todos los puertos hispanos el tráfico de cabotaje se mantuvo en cotas bastante bajas en estos años[121].

Sin embargo, aunque ello no tenga demasiada incidencia en el volumen de mercancías entrantes y salientes, ni en el número de navíos llegados, a partir de los años 70 se puede constatar con nuestros documentos una importante novedad técnica en la navegación: la llegada de la propulsión de vapor. Por primera vez, el 24 de febrero de 1873 hacía acto de presencia en la Concha de Castro un vapor: el *Somorrostro* de 20 toneladas y 5 tripulantes a las ordenes del capitán Alejandro Aya, procedente del puerto de Santoña y en lastre, fondeaba a la espera de marea para entrar en Bilbao[122]. Al año siguiente, certificando que ya empezará a ser algo habitual, llegaron otros cuatro buques de vapor: el *Guriezo* de 60 toneladas, haciendo la ruta Bilbao-Santander (1 de septiembre); el *Luchana* de 30 toneladas y el *Pobeña* de 32 (23 de septiembre); y el primer vapor extranjero conocido, el *Repercuchien* en viaje de Londres a Bilbao[123].

Fueron tiempos también de tremendos naufragios; como el del bergantín *Rosa* de Vigo en 1873, el velero *Juanita* en 1875, el también bergantín *Nuevo Carlitos* en 1880, y el del gran mercante *Coquet* (1300 toneladas) que se destrozó contra las rocas del Torrejón en la noche del 24 de diciembre de 1885.

Mientras tanto, un buen número de grupos empresariales, olfateando lo que en un futuro muy próximo podía significar el lucrativo negocio de las explotaciones mineras de hierro en la jurisdicción castreña, empezaron a calentar motores. A través de contactos e influencias en el Gobierno de Madrid y Ayuntamiento, contemplaron al de Castro, e incluso al de Dícido, como un futuro y gigantesco puerto - embarcadero de minerales[124].

[121] Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotje en España, 1857-1934, Banco de España, Estudios de Historia Económica, nº. 2, Madrid, 1981, pp. 31-33.
Valdaliso, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Bilbao, 1997.
[122] A.C.M.C.U., Cuaderno de entrada de buques, 1869-1874.
[123] Ibídem.
[124] Ojeda San Miguel, (2004), Obras de ampliación ..., ob. cit.

DINAMIZACIÓN Y MINERALES, 1890 – 1919

Nos encontramos, a partir del año 1890, en un período en el que el puerto de Castro Urdiales entró ya en una decidida fase de dinamización; arribando cada vez más embarcaciones, si bien sin sobrepasar las mejores cotas de la década de 1850. Bien es cierto también que con un cambio importante: los barcos, sobre todo debido a la presencia de vapores, sin ser nunca de dimensiones extraordinarias, cada vez fueron de mayor porte y volumen. En buena medida esta reactivación es un reflejo del período de expansión que la Marina mercante española conoció desde el año 1857 y más del período de modernización de sus buques a partir de 1875, muy especial en el cercano mundo naviero de Bilbao.

Pero, también tuvo algo que ver en esta etapa de expansión los cambios producidos en el propio ámbito castreño. Estamos en los años en que por fin fueron aprobadas definitivamente las obras de ampliación y mejora del puerto en el año 1891, y su ejecución, por lo menos en la parte más sustancial, entre 1893 y 1911. Pero sobre todo, lo más característico de buena parte de este período fue la explosión de los cargaderos cantilever de mineral de hierro. Fundamentalmente por este último canal fueron muchísimos los barcos que llegaron hasta la costa castreña.

EMBARQUES DE MINERAL - AÑO 1901

CARGADEROS	Nº. BUQUES	TONELADAS
Dícido	82	162487
Saltacaballo	61	152050
Castro-Alén	71	124745
Urdiales	46	62388
Ontón	13	20215
Sonabía	5	6077
TOTAL	258	529959

Fuente: La Ilustración de Castro, 12 de enero de 1902, nº. 156.

Todo el entramado portuario de Castro funcionará como un gigantesco cargadero de mineral. Siguieron viniendo pequeños barcos de vela y lanchones con víveres; también, como siempre, navíos en arribada forzosa, aunque cada vez en menor número (por ejemplo, de las 316 entradas señaladas en el año 1890, únicamente 5 correspondieron a barcos en apuros, y 19, de 321, al año siguiente). Pero lo más importante de todo este período es la progresión extraordinaria de poderosos barcos de vapor, buena parte de ellos matriculados en el extranjero.

MOVIMIENTO DE BARCOS - AÑOS 1911/1914

AÑOS	Nº. BARCOS DE VELA NACIONALES	Nº. BARCOS DE VAPOR NACIONALES	Nº. BARCOS DE VAPOR EXTRANJEROS
1911	51	103	166
1912	52	183	119
1913	59	260	92
1914	36	220	45

Fuente: A.C.M.C.U., Cuaderno de entradas, 1885-1891.

Es verdad que con el rompeolas mejoró ostensiblemente la seguridad del puerto. Pero aún así se produjeron algunos accidentes muy sonados. Es el caso del vapor inglés *Maitland* que encalló con fuerte viento del Norte a finales del mes de abril de 1910, cuando esperaba acercarse al cargadero de Urdiales. Pero fue el hundimiento del *Sendeja*, el 16 de febrero de 1901, el naufragio más espectacular de todos.

DE LOS "FELICES AÑOS 20" AL HUNDIMIENTO DE LOS 30 Y A LA "MALA" NORMALIDAD DE LOS 40 Y 50

Coincidiendo con una de las épocas más doradas de la producción y exportación de mineral de hierro, en la década de 1920, los denominados "felices años 20", la entrada y salida de buques de Castro Urdiales alcanzaron las cifras más voluminosas de toda su historia (en el año 1929 se registraron, ¡nada más y nada menos!, que 595 buques mercantes[125]). Todo era expansión y modernidad; pero aún quedaba algunos vestigios de carácter arcaizante. Por ejemplo, la llegada de barcos buscando rápido amparo por mal tiempo: en el año 1926, de los 426 navíos que arribaron, 57 lo hicieron de forma forzosa. O, también, sonados naufragios: caso del pailebot inglés *Douglas Adams*, cuya tripulación tuvo que ser rescatada por pescadores castreños el 11 de febrero de 1920.

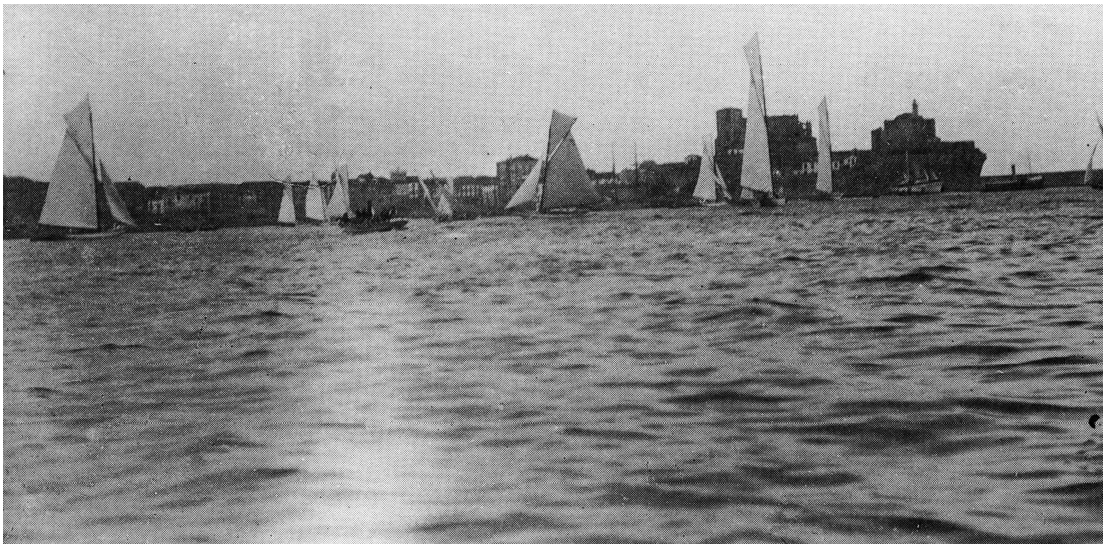
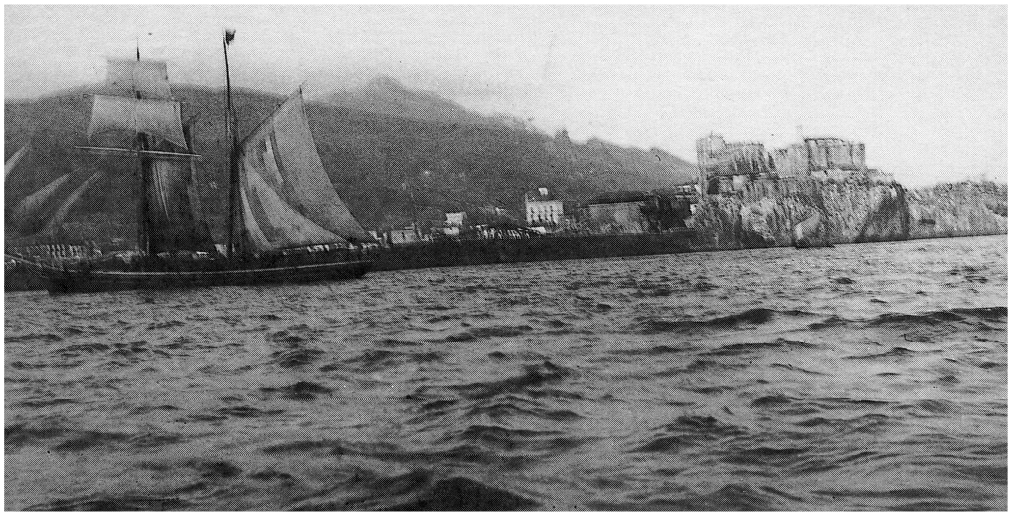
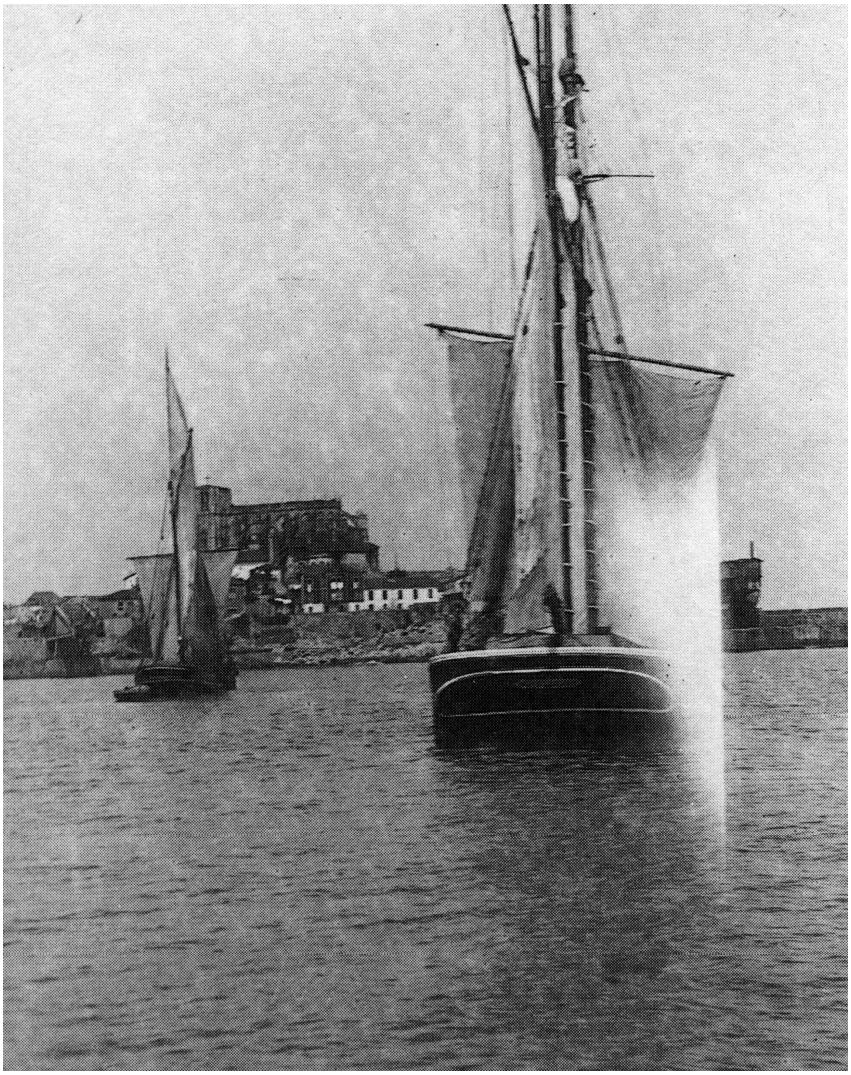
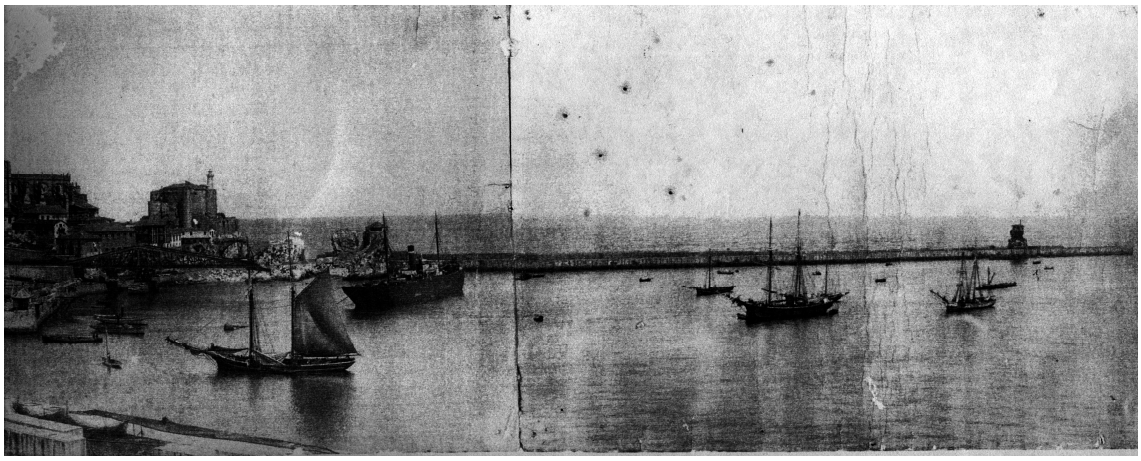
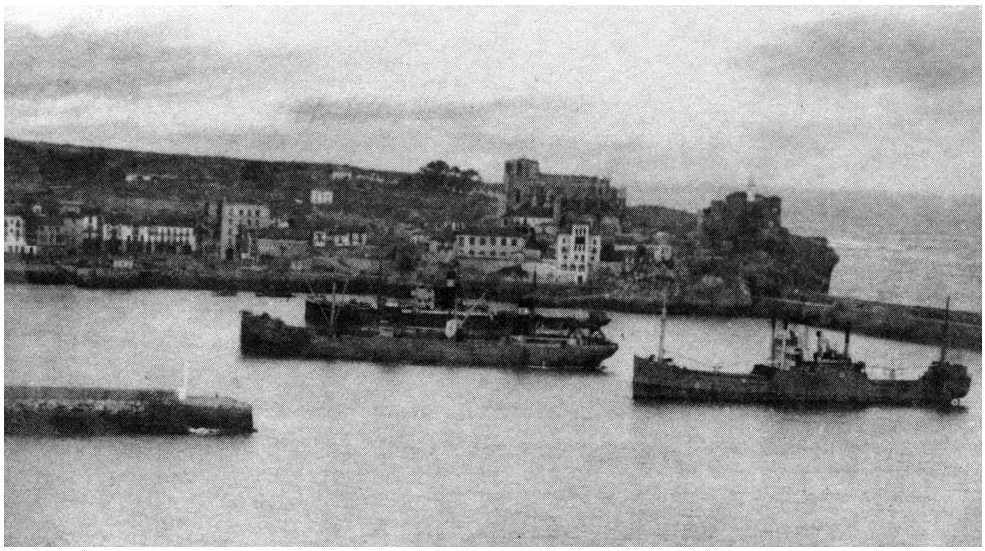
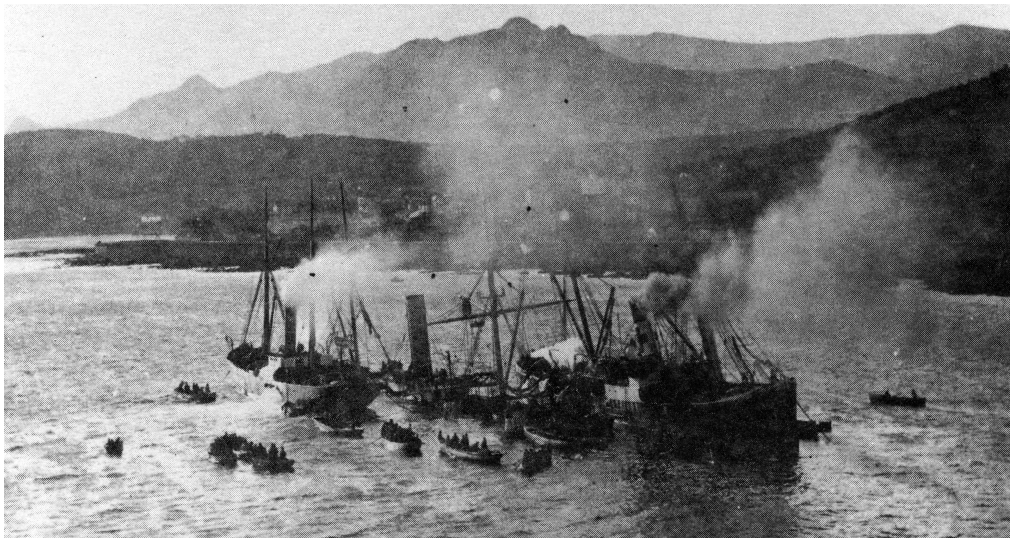
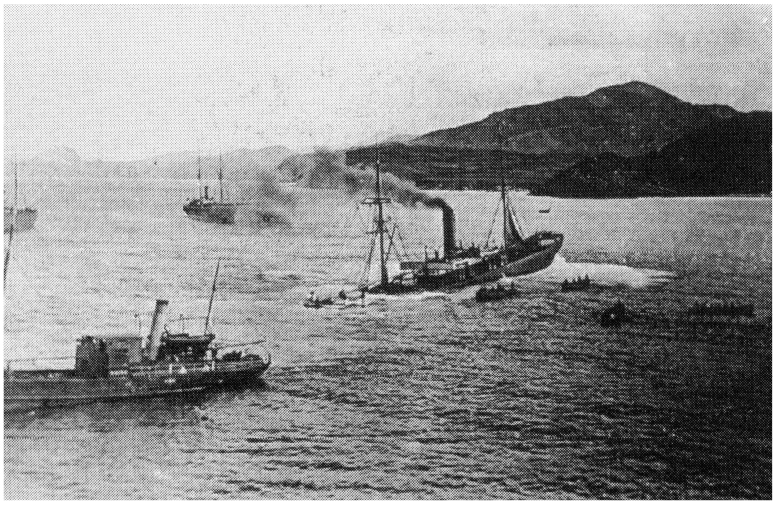
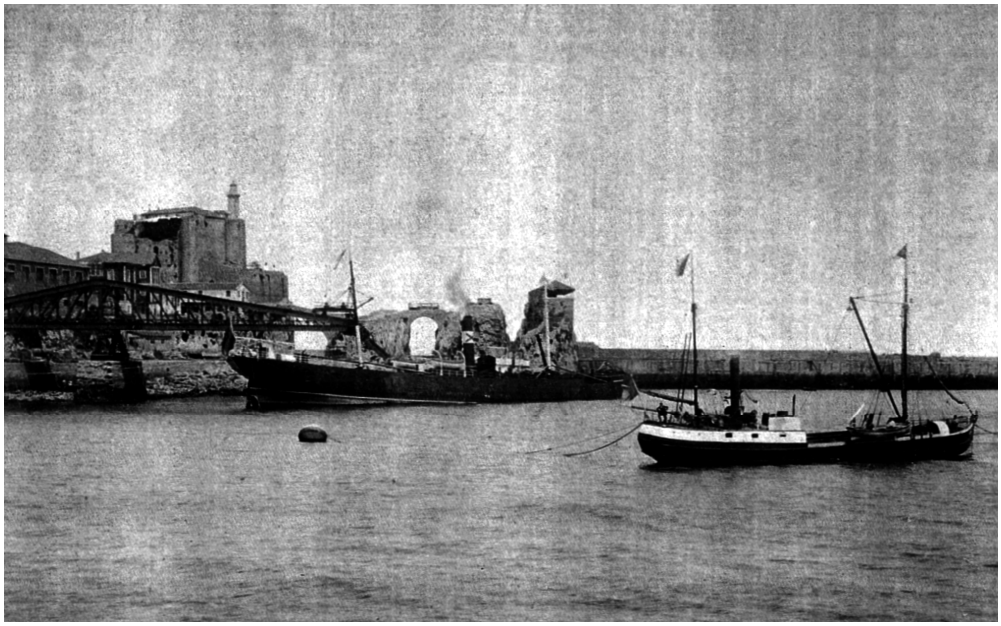
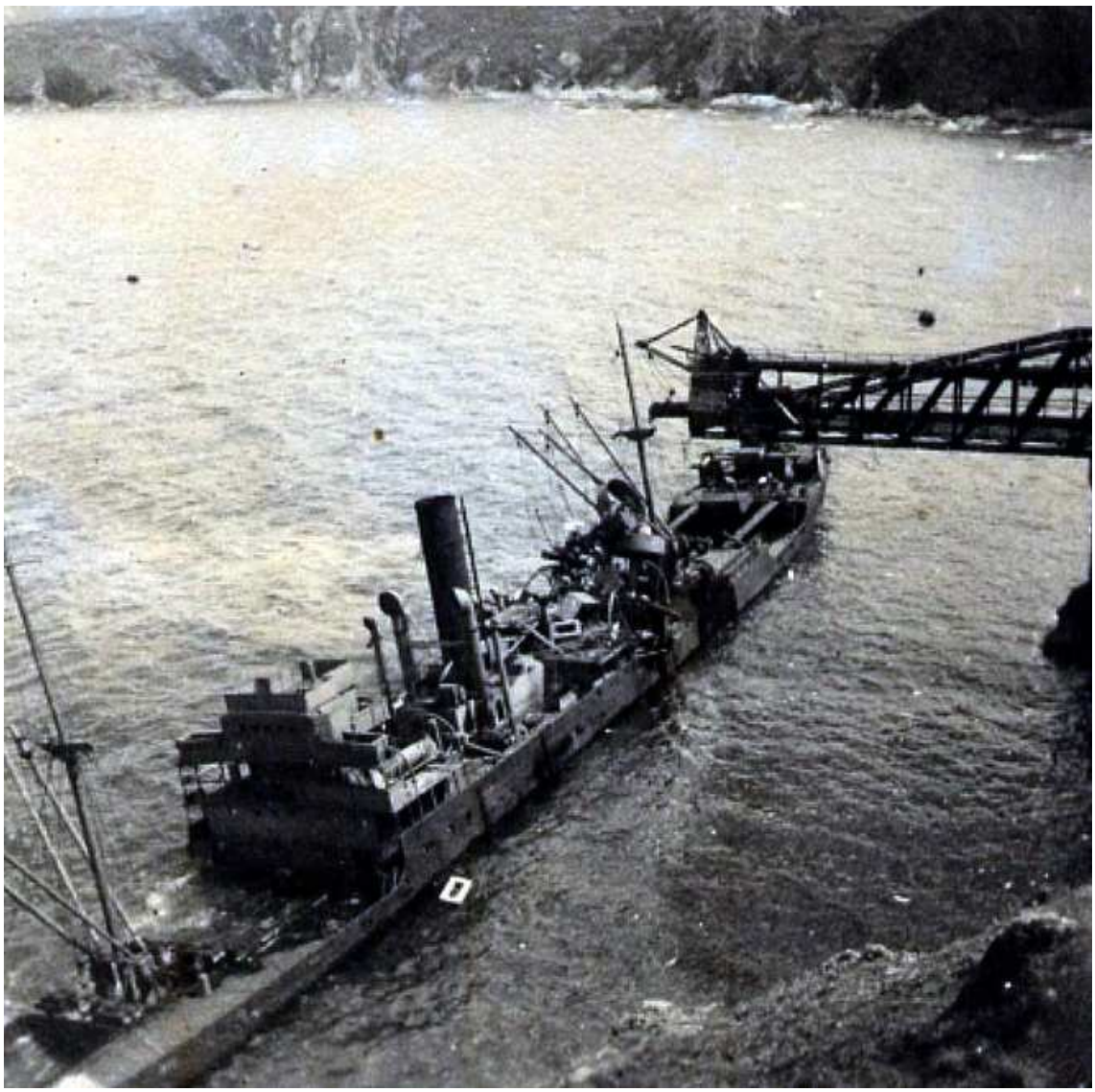
A raíz del famoso hundimiento económico internacional de 1929 y de la subsiguiente depresión de los años 30, a partir de 1931 las llegadas de barcos empezaron a descender acusadamente. Además habrá que añadir los desastrosos efectos de la Guerra civil española. Así, en el año 1937 solamente se anotó la entrada de 61 barcos; con el agravante de que en casi 30 ocasiones lo hizo un mismo barco: el *Virgen del Mar*, encargado de abastecer las necesidades más vitales de la ciudad en el rápido proyecto de Castro - Bilbao.

[125] A.C.M.C.U, Cuaderno de salidaas, 1925-1952.

ENTRADAS Y SALIDAS DE BUQUES MERCANTES

AÑOS	NÚMERO
1937	61
1938	270
1939	347
1940	396
1941	255
1943	305
1944	313
1945	238
1946	371
1947	297
1948	345

Fuente: A.C.M.C.U., Cuaderno de entrada, 1937 - 1952.

En 1938, bajo el control del ejército sublevado y franquista, el puerto volverá a retomar una actividad de cierta normalidad, aunque se puede detectar una aplastante presencia de barcos que embarcaban mineral con destino a puerto alemanes y holandeses. Cuando parecía que el movimiento portuario remontaba el vuelo a lo largo de 1939 y 1940, volverá a producirse una caída notable en los años 1941 y 1942. Con la notable particularidad de la presencia bajo mínimos de barcos extranjeros: en 1941, salvo la arribada de 5 buques italianos, el grueso correspondió a naves españolas; al siguiente año, 6 fueron barcos italianos, 13 alemanes y 21 franceses.

A partir de 1944, y hasta el final del período estudiado, la actividad portuaria recuperó el ritmo, pero, anunciando el inminente derrumbe definitivo de Castro Urdiales como puerto comercial y de embarque de mineral, a unos niveles más bien modestos. Como última concesión a la curiosidad, pero también todo u símbolo histórico, se puede señalar que el día de junio de 1947 entró en la bahía el último buque velero: el *María del Pilar*, barco matriculado en Villagarcía de 85 toneladas, con 5 tripulantes, en lastre y camino del puerto de Santoña.